

انترناشيونال



مؤتمر الجمعية العامة للبحرية
البحرية من أجل التنمية
والتجارة في ميناء أديس أبابا

INTERNATIONAL

- اجتماعات الاتحاد العربي لغرف الملاحة
- اجتماع الجمعية العمومية لشعبة خدمات النقل الدولي
- أول اجتماع لغرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر

- المنتدى العربي الدولي لصناعة النقل البحري
- ماذا تعرف عن اقتصاديات السوق؟؟
- سلامة الأرواح في البحار والأمن البحري
- تأسيس المجلس الإقتصادي الأفريقي

● Different types of berthing facilities
in the commercial ports

رحلات منتظمة طوال العام .. مرسى مطروح

اعتباراً من يونية
القاهرة/ مرسى مطروح/ القاهرة
٣ رحلات اسبوعياً
الاثنين والثلاثاء والجمعة



مع إكسبريس.. سفرك أصبح إكسبريس

www.egyptair.com



1932 - 2008

ثلاث قمم هامة



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine

M^{IA} AMEL PRESS AND PUBLISHING
COMPANY LIMITED - LONDON

رئيس مجلس الإدارة

عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير

صلاح عبد المعطى عبيد

أعضاء هيئة التحرير الشرفية

أ.د. إسماعيل مبارك

أ.د. محمد صلاح الدين النشائي

أ.د. عصام شحرف

أ.د. أحمد عيسوى صالح

المراسلون والمحردون

جمهورية مصر العربية

* ريان أحمد بدوى

* السيد عبد الجيد السيد

* شرين جلال منير

* عبد الرحيم مصطفى

* محمد صابر

* ميادة محمود

* ياسمين عبد الجيد

المكاتب

السعودية - جدة

* مركز الريان محمد عبود للإستشارات البحرية (مسكا)

تليفون: (2) - (6533724) - (+966)

فاكس: (2) - (6533684) - (+966)

سوريا

* ريان / رامي تحوف

محمول 0096394231001

فاكس 0096343714536

كندا

* شريف صلاح مختار

تليفون: 1-4167250912 - +1

عتوان المراسلات

التفاهة 2+0122586455

إسكندرية 2+03-42751177

العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - مسوحة

الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية

E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

احتضنت جمهورية مصر العربية ثلاث قمم هامة عقدها الرئيس محمد حسنى مبارك مع كبار الشخصيات العربية والأجنبية، وقد كانت أولى هذه القمم:

- القمة التى عقدها الرئيس مع الملك عبد الله بن عبد العزيز السعودى

خادم الحرمين فى شرم الشيخ، وتم فيها مناقشة الأوضاع الإقليمية والعربية، وبمجل الوضع العربى وما يطرحه من أزمات، واستعرض أبرز القضايا وعلى رأسها أزمة الرئاسة اللبنانية وسبل تفعيل المبادرة العربية التى ترعاها الجامعة العربية لوضع الحلول المبدئية لاستئناف المفاوضات التى تمر بها لبنان، والعمل على حل أزمة الاستحقاق الرئاسى، وكذا الجهود المبذولة لاستئناف المفاوضات الفلسطينية الإسرائيلية، وما يعترض ذلك من معوقات كالاستيطان والإعدياات المستمرة على قطاع غزة، وتطرقت المباحثات عن الأوضاع فى العراق وإقليم دارفور، ولم يفت الزعميان مبارك وعبد الله فى مناقشة التطورات الخليجية اتصالا باللف النوى الإيرانى.

أما فيما يخص بالقيادتين المصرية والسعودية فقد تم بحث سبل التنسيق المستمر بين القيادتين، وتفعيل التعاون المشترك فى كافة التعاون المشترك فى كافة المجالات التجارية والإقتصادية بين البلدين، وزيادة حجم التبادل التجارى والإستثمارى، وإقامة المزيد من المشروعات المشتركة بجانب العمل على تفعيل برامج التعاون والإقتلقات السابق إبرامها.

- القمة الثانية هى المصرية الأوركانية التى عقدت بفر رئاسة الجمهورية وتعتبر الأولى من نوعها منذ استقلال أوركانيا عن إتحاد السوفيتى السابق، وبدأت هذه القمة بجلسة مباحثات ثنائية إقتست على الرئيس مبارك والرئيس الأوركانى فيكتور يوشينكو، حيث تم استعراض العلاقات الثنائية، ثم تلتها جلسة موسعة تم فيها التركيز على كيفية تدعيم وتعميق مجالات التعاون مع أوركانيا فى مجالات الصناعة والتجارة والإستثمار والتكنولوجيا والزراعة خاصة واردات مصر من القمح الأوركانى، وتعزيز التعاون بين البلدين فى مجال الفضاء الخارجى، والإستخدامات السلمية له، وتطرقت هذه القمة إلى سجل الوضع الإقليمى فى الشرق الأوسط حيث قدم الرئيس مبارك لفضيلة الأوركانى عرضاً حول عملية السلام فى الشرق الأوسط، وتناقل القمة العربية الأخيرة، والوضع فى لبنان والعراق والخليج ودارفور والصومال، كما قدم الرئيس أيضاً تقريراً عن المفاوضات الفلسطينية الإسرائيلية، وأعرب عن أمه فى أن تقوم أوركانيا بتدعيم المواقف العربية وجهود مصر فى سبيل تحقيق السلام العادل فى الشرق الأوسط.

- القمة الثالثة هى المصرية الإيطالية التى عقدت بين الرئيس حسنى مبارك ورومانو برودى رئيس الوزراء الإيطالى، حيث تم التركيز على هذه القمة على سبل دعم وتعميق التعاون والعلاقات الثنائية بين مصر وإيطاليا فى كافة المجالات، كما تم استعراض القضايا الإقليمية والدولية محل الإهتمام المشترك وخاصة عملية دفع السلام فى الشرق الأوسط، وكذا القضايا ذات الطابع العالى كاستثمار الطاقة والمواذ الغذائية التى شهدت ارتفاعاً ملحوظاً يستوجب عملاً جماعياً ودولياً لمعالجتها، وقد وصف رئيس الوزراء الإيطالى مصر بأنها المفتح لتحقيق التقدم المنشود فى عملية السلام فى الشرق الأوسط، والأهمية الكبيرة التى توليها بلاده للعلاقات مع مصر فى المجالات السياسية والإقتصادية، كما أشاد بالتطور الملحوظ فى القطاع المصرى المصرى الذى دفع إيطاليا للمساعدة فيه بشراستها بنك الإسكندرية الذى سيكون دافعاً للتشجيع المزيد من الإستثمارات الإيطالية فى السوق المصرية.

لا أحد ينكر مساهم الرئيس محمد حسنى مبارك لتحسين الأوضاع الإقتصادية وتشجيع التعاون فى مجالات التجارة والإستثمار والخدمات، ومرص سياحة على مصلحة المواطن المصرى، فكل اهتماماته تنصب على برامج زيارته وتواصلاته التى لا تنضب.

إن مصر لازالت فى حاجة إلى مزيد من الإستثمارات سواء من المصريين أو الأجانب لتوفير فرص العمل، بجانب تحسين الخدمات، ولابد من دفع الإستثمار وتعميق التعاون الإقتصادى حتى تأخذ مصر موقعها المناسب بين كبريات الدول.

عاصم السيد أحمد





MINISTRY OF INVESTMENT
HOLDING COMPANY FOR MARITIME
AND LAND TRANSPORT



PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives .

- Render best services and facilities to container vessels.
- Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.
- Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.
- Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2005/2006.

CONTAINER HANDLING ACTIVITY

- Terminal area: 435000m2
- Planned annual capacity: 700,000 TEU.
- Equipment: 7 Gantry Cranes.
2 Mobile Cranes.
7 Transtainer (RTG).
34 Reach Stacker.
47 Tractors & Semi-trailers.

- Inland terminal area: 50000m2
- Terminal capacity: 6000 TEU
- LCL store 2000m2

CARGO HANDLING ACTIVITY

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo .

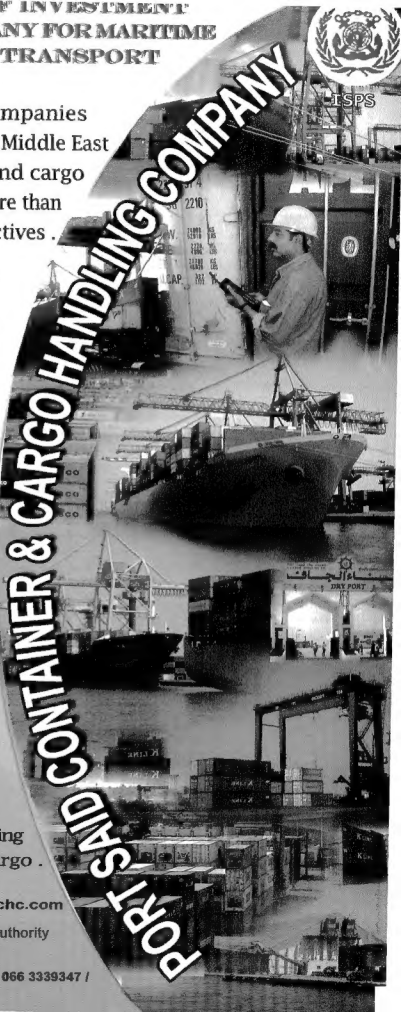
WEB: www.pscchc.com E-MAIL: info@pscchc.com

Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority

Building , 6 floor

Tele:- 002 066 3237151 / 002 066 3235862 Fax : 002 066 3339347 /

002 066 3220419 P.O.Box : 1239



انتصار جديد لفرسان البحرية لواء بحري / محمد يوسف

سر على بركة الله

نحن نعيش في زمن تعرض لإنتهاك كافة المفاهيم والأخلاقيات وقد تتغير حياتك بجمعها من موقف واحد يحدث لك فأما أن تصعد إلى القمة وتقال ما تريد أو تنخفض إلى القاع وهذا يعني الفشل إلا أن رجال المواقف القادرين على حل الأزمات والخروج منها متصورين هم القادة الحقيقيين التي تستطيع مصر من خلالها أن تتباهى بهم .. ويستطيع من خلالها إقتصاد مصر أن ينتعش .. فمصر أحوج ما تكون لثقتهم .. أينما هي خدمتها .. وهي التي أنجبتهم وشملتهم بعطفها وحنانها .. ويجري في عروقهم دماؤها .. ويستنشقون هواءها .. والآن وفي ظل الظروف الراهنة الذي مر بها إنسان يعتز بكرامته ووطنيته .. ويعد ظهور الفقاعات التي لا لون لها ولا طعم ولا رائحة الفقاعات التي تهدد أمن وسلامة واستقرار شخصية قيادية أثرت الكثير بالعطاء المتواصل أبان خدمته البحرية .. وخدمته على أرض الواقع لكافة المواقع التي تبوأها بداية من رئاسته لهيئة ميناء الإسكندرية .. حيث وضع الخطوط العريضة للإطلاق المواني إلى العالمية .. مكوناً سجلاً زاخراً بالإنجازات بخبراته المتعددة مما أضفى تاريخاً مشرفاً على هذه الشخصية.



“أخلاقيات رفيعة .. لفارس بحري”
اللواء / محمد يوسف هو نموذج لأخلاقيات الفرسان بصورة مشرفة ورائعة للعمل الوطني .. ونموذج للرقى في التعامل والتميز .. قلته الدولة أرفع المناصب داخل وخارج مصر وصاحب سجل عسكري ناصع .. شارك في ملاح الدفاع عن مصر ويتحمل حالياً قيادة العشرات من الشركات التي تشكل إستراتيجية النقل البحري والبري .. ويتحمل أمام كبار رجال الدولة هذه المسؤولية بكل أمانة وأقتدار.

“تهنئة من الأحية فقط”
تهنئة بانهيار من المحبة والإعتراف ليس من قبيل الحكم القضائي ببرائته .. فمحمد يوسف رجل بمعنى الكلمة .. وبعد هذه الأزمة عرف جيداً من معه ومن ضده .. وأصبح الآن لديه مناعة قوية ضد الشعارات الجوفاء .. وجب الأفاعي .. فلا وقت لديه سوى العمل والتحدى لمصلحة بلده من خلال المواقع الإستراتيجية الهام الذي يتولاها بالقجاح والتقدم .. وأقرض العديد من النتائج والمؤشرات لتكوين كيانات قوية قادرة على الاستمرار والتدبير.

هنيئاً لنا .. وللرجال المحترمين الذين تزيروا معكم إحساساً بقيتنا بالظلم في هذه القضية التي تتخطى قضايتها وأوراقها بالبراءة ونظافة اليد .. فسر على بركة الله .. ويلخس المتأملون ..

أسرة تحرير مجلة إنتربانيونال

ويعدنا عن الدخول في تلك الفقاعات الكريمة من أصحاب النفوس الضعيفة .. التي ثالث من كرامة هذا الرجل ليندفع ثمن فائورة أطماع ليس له أي ذنب فيها .. تلك الفئة المفسدة التي تكالبت عليه .. لتنتل منه .. وتستقر في حلقة لتسبب له الفصمة .. لكن ميهات أن يتنازل ذلك الرجل أو يرضخ للمؤامرات والمتآمرين .. ومنذ بداية هذه الأزمة أطلق “الرأي العام” بكل فئاته حكم البراءة قبل إعلانه من قبل منصة المحكمة والذي جاء متأخراً .. فبرأته لمعرفة هذه الشخصية جيداً خاصة القريين منه .. والقيادة السياسية التي ساندته وخففت من حدة الأزمة .. والمملكة في مجالى الوزير/ محمد محي الدين وزير الإستثمار الذي جدد الثقة لسيادته تقديراً لعمله وخطاه نجاحه لأكبر شركة مسؤولة عن عدد كبير من شركات الملاحة والنقل البري مما لها الأثر الإيجابي في الدخل القومي.

.. جات البراءة من الأوساط الملاحية والشعبية لرجل تلاحم مع القاعدة العريضة .. أضاف الكثير في كل المواقع الذي تنزاهاً لأنه مقاتل بطبيعته .. ولباعته بالمولى عز وجل .. كانت الدعائم التي تسلم بها هذا الرجل طوال أزمنة منذ فتح ملف القضية .. وما تكبد من ظلم بين الأم ومختلة بالمرارة .. إلا أن إيمانه بالله كان سلاحه الوحيد الذي تزعم به صبراً .. إلى أن نطقت منصة القضاء المصرية بحكمها العادل التزني ببراءة” من كافة التهم الموجهة إليه .. فكانت هي الجائزة الكبرى من المولى عز وجل .. لرجل شريف .. أقصد تنبيه المتآمرين لفراسهم على أعقابهم خائبين .. وكان الرجل المؤمن دائماً قريباً من ربه شاكراً له عنائته ورعايته .. فسجد شكرًا وحمداً لربه مردياً الآية الكريمة “صبراً جميلاً والله المستعان على ما تصفون .. صدق الله العظيم”



Royal Logistics

رويال للخدمات اللوجستية



رائدة في النقل الدولي واللوجستيات

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS

web: www.royallogisticsintl.com



عزيزي المستورع ... عزيزي المصدر
إذا كنت تفكر في أفضل الطرق التي تتجز بها أعمالك مع العالم الخارجي
... من فضلك توقف فوراً عن التفكير
... فخر الشحن الدولي يتحدثون

رويال للخدمات اللوجستية ولدت عملاقة وبدأت من حيث انتهى الآخرون (التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)

- فريق عمل متخصص ومدرب في جميع أنشطة الشحن الدولي وفق أحدث المعايير العالمية
- أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
- أكبر شبكة وكلاء تغطي جميع أنحاء العالم
- خدمات الشحن الدولي من وإلى أي مكان في العالم بحراً وجواً
- المشروعات - الأمثلة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
- خدمات النقل البري من وإلى جميع أنحاء الجمهورية
- التخليص الجمركي من وإلى جميع الموانئ المصرية (بحري وجوي)
- تغطية الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
- الضخص المسبق من السلع الصناعية

معنا... وداعاً للتأخير... وداعاً للقلق

مكتب القاهرة: ٢٩ ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر
ت: ٢٤١٩٩٩٤٤ - ٢٤١٨٤٢٣ - ٢٤١٨٤٢٣ - ٢٠٢ فاكس: ٢٤١٨٤٢٣ - ٢٠٢
مكتب الاسكندرية: ١٠ ش المتحف البرماني - المسلة - الدور الثاني
ت: ٤٨٣٨٩٥١ - ٤٨٣٨٩٥٢ - ٤٨٣٨٩٥٣ فاكس: ٤٨٧٧٩٢ - ٢٠٢
مكتب ميناء أسفندة العين السخنة - السويس
ت: ٣٧١٠٢٩٩ - ٣٧١٠٣٧١ - ٣٧١٠٣٧١ فاكس: ٣٧١٠٣٧١ - ٣٧١٠٣٧١
مكتب بورسعيد: ٢١ ش الجبرتي - بورسعيد - مصر
ت: ٣٣٥٢٩٤١ - ٣٣٥٢٩٤٢ - ٣٣٥٢٩٤٣ فاكس: ٣٣٥٢٩٤٣ - ٣٣٥٢٩٤٣
مكتب مطار القاهرة: مطار القاهرة الدولي - مركز التصدير الدولي - مكتب رقم ٢٠٤
ت: ٣٦٧١٤٦٨ - ٣٦٧١٤٦٩ - ٣٦٧١٤٦٩ فاكس: ٣٦٧١٤٦٨ - ٣٦٧١٤٦٨ داخلي ٢٠٤



ملحوظة: فور توقيع بيلات الإسكندرية والتخيلة وسوف يتم استكمال البيانات.

Table 133
Container Throughput at Red Sea Ports 1995-2014 (Domestic)
(TEU)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Suez & Adabiya																				
Red Sea	8,331	12,146	13,321	15,800	18,392	20,411	22,518	23,734	25,127	26,800	28,649	30,679	32,987	35,668	38,724	42,161	46,000	50,249	54,910	59,994
Growth Rate %		51%	37%	19%	13%	10%	5%	5%	5%	6%	6%	7%	8%	9%	10%	11%	12%	13%	14%	15%
Sokhna																				
Red Sea																				
Growth Rate %																				
Suez & Adabiya																				
Red Sea																				
Growth Rate %																				
Sokhna																				
Red Sea																				
Growth Rate %																				

N.B. Sokhna port is expected to reach its optimum capacity (675,000 TEU) by 2011 under Avg. Growth Rate growth rate scenario a by 2009 under High Growth Rate growth rate scenario

3. Damietta Port :

Damietta Port Container Terminal started losing teus to East Port Said since its opening late 2005. The only negative growth rate for containers materialized in Damietta. It is expected that the decline in container throughput at Damietta will keep on until 2009 – after that the throughput would stabilize.

KGL signed an agreement with Damietta Port Authority to build a new container terminal that would reach a throughput of about 4.0 million teu's in 25 years. KGL has a concession to build-operate – and transfer the new terminal within 40 years. The agreement includes deepening the channel and a new basin to -18.00 which dangerously would be acting as an increased sediment trap that would almost double the annual maintenance dredging. No extensions of the breakwaters are envisaged at this stage. This agreement raised many questions that have never been answered by the Government.

Adding the productivity of KGL into the forecast, which would start (as mentioned in the news) by 2010 by handling 200,000 teus increasing by a low 6% annually, or 10% average or 24% high growth rate. Table (14) shows the traffic forecast based on the above mentioned assumptions. Based on the shown forecast Damietta Port is not expected to regain the volumes handled during the last decade. What will happen to Damietta Container Terminal Co. is guesswork at present. How the company would be affected by KGL, would they change their strategy in order to compete with the current circumstances. What really matters is the answer to these questions. As the Port Authority is under the MOT and the Container Handling Company is under Ministry of Trade and Industry – the conflicting objectives of both ministries is showing to a degree that may affect the national economy.

Red Sea River Forecasted Container Throughput (in 2000 TEU) (Domestic)

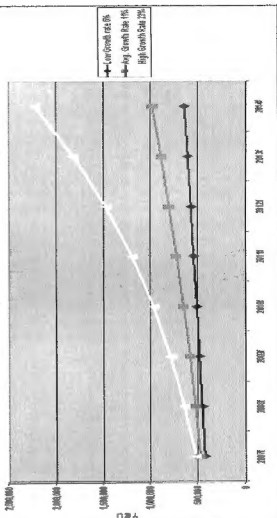


Table 12
Container Throughput at Alexandria Port 1995-2014 (Domestic)

Year	Low Growth Rate 5%	Avg. Growth Rate 9%	High Growth Rate 20%
2007	1,000,000	1,000,000	1,000,000
2008	1,100,000	1,100,000	1,100,000
2009	1,200,000	1,200,000	1,200,000
2010	1,300,000	1,300,000	1,300,000
2011	1,400,000	1,400,000	1,400,000
2012	1,500,000	1,500,000	1,500,000
2013	1,600,000	1,600,000	1,600,000
2014	1,700,000	1,700,000	1,700,000
2015	1,800,000	1,800,000	1,800,000
2016	1,900,000	1,900,000	1,900,000
2017	2,000,000	2,000,000	2,000,000
2018	2,100,000	2,100,000	2,100,000
2019	2,200,000	2,200,000	2,200,000
2020	2,300,000	2,300,000	2,300,000
2021	2,400,000	2,400,000	2,400,000
2022	2,500,000	2,500,000	2,500,000
2023	2,600,000	2,600,000	2,600,000
2024	2,700,000	2,700,000	2,700,000
2025	2,800,000	2,800,000	2,800,000
2026	2,900,000	2,900,000	2,900,000
2027	3,000,000	3,000,000	3,000,000
2028	3,100,000	3,100,000	3,100,000
2029	3,200,000	3,200,000	3,200,000
2030	3,300,000	3,300,000	3,300,000
2031	3,400,000	3,400,000	3,400,000
2032	3,500,000	3,500,000	3,500,000
2033	3,600,000	3,600,000	3,600,000
2034	3,700,000	3,700,000	3,700,000
2035	3,800,000	3,800,000	3,800,000
2036	3,900,000	3,900,000	3,900,000
2037	4,000,000	4,000,000	4,000,000
2038	4,100,000	4,100,000	4,100,000
2039	4,200,000	4,200,000	4,200,000
2040	4,300,000	4,300,000	4,300,000
2041	4,400,000	4,400,000	4,400,000
2042	4,500,000	4,500,000	4,500,000
2043	4,600,000	4,600,000	4,600,000
2044	4,700,000	4,700,000	4,700,000

2. Red Sea Ports (Suez, Adabiya and Sokhna)

From the performance records at Sokhna Port by the first 5 months of 2007, and applying the same monthly growth rates to the rest of the year, Sokhna Port is expected to handle 424,000, 469,000 or 513,000 TEUs under the low, average or high growth rate scenarios. With the high



اجتماع مجلس الإدارة (العاشر) والجمعية العمومية العادية (السادسة) للإتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية

عقد الاجتماع العاشر لمجلس الإدارة والجمعية العمومية العادية السادسة للإتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية في الإسكندرية 25-26 مارس 2008

افتتح الاجتماع في اليوم الأول بطلب الاستقبال الذي أقامه الإتحاد للمشاركين في الدورة التدريبية التي تنظمها الإتحاد بالتعاون مع المنظمة البحرية العالمية BIMCO والتي حضرها العديد من المشاركين من الدول العربية والأوروبية من (مصر - ليبيا - لبنان - الأردن - السعودية - سنغافورة - ليتوانيا - النرويج - فرنسا - بريطانيا) وأعقبه في اليوم التالي صباحاً زيارة وتلفد معيا إلى الإسكندرية وبدأت مساء نفس اليوم مراسم افتتاح قاعات اجتماع مجلس إدارة الإتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية والتي حضره عشر دول عربية (سوريا - لبنان - الأردن - الكويت - السعودية - اليمن - مصر - تونس - ليبيا - السودان) وافتتح الاجتماع اللواء/ محمد القاضي (رئيس الإتحاد) مبرراً عن امتنانه وترحيبه بالحضور والضيوف من كافة الدول العربية وأوضح بعدها أن الإتحاد ومنذ تأسيسه في 24 يوليو 2002 أخذ الإسكندرية المقر الدائم له وأعدت لوائح العمل الرئيسية بالأمانة العامة للإتحاد هذا وقد انضم للإتحاد كثير من الدول العربية التي ساهمت بشكل فعال وساعدت على نجاح وتقدم الإتحاد وقال أن الإتحاد في هذه السنوات كالتوجهات المتتالية والمتنامية وشهد طرزه غير مسبوقة عبر الجانب الإلكتروني وإنشاء أول موقع له على الإنترنت سنة 2003 وإصدار أول نشرة شهرية إلكترونية لأعضاء بالإضافة إلى ورش العمل الجارية تنفيذها والتي تنظمها الإتحاد بالتعاون مع كامل مشروعات النقل البحري وإضافة توصيات الإتحاد في الخريطة الإستثمارية لمجلس البوصة الاقتصادية العربية وفي مدار 3 سنوات ينظم الإتحاد 3 دورات تدريبية بالتعاون مع منظمة BIMCO من موضوعات (Agency - Bills of Lading - shipping) ورفع كافة العاملين في النقل البحري بالوطن العربي - هذا بالإضافة إلى توفير مذكرة تبيان مع قطاع النقل البحري بجمهورية أذربيجان وحده اللواء/ القاضي على أهمية قيام الدول العربية بالمثل متعدد الوسائط والسعي له تحت مظلة اليونسكو كما أسمر على ضرورة إنشاء إتحاد عربي لرحلي البضائع ومتابعة الفعالية التي تشارك سوق العمل البحري كما أشاد بالوائتي وإنجازاتها وقال أن نهضة المدينة ترتبط بنهضة المياه ، وأختم كلمته بتقديم الإغزاز والتقدير والتهاني إلى كل من ساهم وميد العون للنهوض بالإتحاد وحضر منهم الأكاديمية العربية - حية الميناء - معهد تدريب اللوائتي ورجال الميناء بجمهورية مصر العربية - ثم تحدث المهندس/

محمد عبد الظاهر السكرتير العام المساعد نباية من محافظة الإسكندرية وأبدى تقديم كافة الدعم من محافظة الإسكندرية للإتحاد والمشاركين متمنياً أن تخرج بإقتراحات هادفة وفعالة تلبي التطلعات البحرية .
ثم تابع / إيلي نذوك (الكويت) موضحاً أن نشاطات الإتحاد كانت فعالة على مدار سنوات من خلال اقتراحات واتفاقيات وقوانين قام عليها الإتحاد ومن خلال إنضمام مزيد من الأعضاء وما كان سيتم تحقيق كل هذه الجهود لولا جهود رئيس مجلس الإدارة اللواء/ محمود حاتم القاضي والأمن العام اللواء/ محسن المصري ومن خلال التعاون العربي الدائم لتوظيف تطوير وجود الشبكات العالمية وقد برعنا في منطقتنا في هذا القطاع ومقرر إقامة هذه الطفرة في الكويت وبمعاها تم تكريم بعض قيادات النقل البحري منهم الدكتور/ فاروق ملس والمهندس/ أحمد المنخلي والريان/ عبد العزيز صلاح الدين والأستاذة/ نازلي الشاذلي والريان/ عاطف ماروني والأستاذ/ عبد العال على الدكتور/ رفعت رشاد وبعد التكريم تم عرض محاضرة عن قناة السويس وأهميتها في التجارة العالمية وألقاها المهندس/ أحمد المنخلي مدير عام التخطيط بهيئة قناة السويس وفي قاعة رئيس مجلس إدارة شركة الصناعات الثقيلة الدولية الثانية للإتحاد وتم عرض عدد من الأوراق البحثية :- كانت الورقة البحثية الأولى (إنشاء شركة عربية للنقل متعدد الوسائط) وألقاها الأستاذ/ محمد عبد الفتاح رئيس قطاع التخطيط بشركة مار ترانس وأعقبه في الورقة البحثية الثانية (مؤشر الأداء اللوجيستية للدول العربية في الاقتصاد العالمي) وألقاها المهندس / محمد القاضي سكرتير شعبة خدمات النقل الدولي والوجيستيات وتضمنت الورقة البحثية الثالثة (تداول النقل متعدد الوسائط في سوريا) وألقاها المهندس/ وسيم الحسامي رئيس مجلس إدارة شركة الصناعات الثقيلة الدولية.

الجلسة الثانية: تضمنت إجتماع مجلس الإدارة العاشر للإتحاد والتصديق على ميثانية عام 2007 وعرض موازنة 2008 والتصديق على خطة الأعمال الرئيسية للإتحاد عام 2008.
عرض مذكرات الاجتماع مع موقع الإتحاد على الإنترنت.

الجلسة الثالثة والأخيرة: وتضمنت إجتماع الجمعية العمومية السادسة والتصديق على قرارات مجلس الإدارة السابقة. ولتخاب أعضاء مجلس الإدارة لفترة

القائمة 2008 - 2012 والتصديق على ميثانية الإتحاد عام 2006 ، 2007 ، وخلاص طرف مجلس الإدارة وانتخاب مجلس الإدارة لفترة 2008/2012 - إجتماع مجلس الإدارة

الهادي عشر - وانتخاب رئيس ونائب رئيس الإتحاد وتعيين أمين عام الإتحاد.





وزارة الاستثمار

الشركة القابضة للنقل البحري والبري



شركة الاسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

- هي أولى الشركات المصرية في مجال تداول الحاويات والبضائع (23 عاما)

- الشركة تتداول اكثر من 800 الف حاوية مكافئة سنويا من حاويات التجارة الخارجية المصرية

- الشركة تقوم بشحن وتفريغ وتخزين الحاويات كما تقدم أنشطة تستيف البضائع وتخزين بضائع الحاويات المشتركة

- يتوفر لدى الشركة مستودعات جمركية خارج الميناء (البشرى - البيضاء - العامرية)
لتخزين الحاويات والبضائع

SC QUAY 45 ALEXANDRIA
GOMROK-ALEXANDRIA EGYPT.
4800833- 4800835
362124 TELEX 34566 H UN
WWW.alexcon
al: alexcon@alexcon



EVERGREEN LINE

EVERGREEN MARINE CORP. (TAIWAN) LTD. ITALIA MARITTIMA S.p.A.
EVERGREEN MARINE (UK) LTD. EVERGREEN MARINE (HONG KONG) LTD.



بهاء حلمى بدر
دكتور محمد بهاء بدر

وجميع العاملين

يتقدمون بخالص التهنة

للسيد اللواء بحرى أ.ح

محمد أحمد إبراهيم يوسف

رئيس مجلس إدارة

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

وأفراد أسرته الكريمة

لحصول سيادته على حكم البراءة

ويشيدون بالقضاء المصرى العادل

ويتمنون لسيادته

دوام التوفيق والسداد والنجاح

بمزيداً من الإنجازات والنتائج الجيدة

للشركات التابعة

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك





السيد
محمد أحمد علي
رئيس مجلس الإدارة



السيد
أحمد مصطفى بدوي
رئيس مجلس الإدارة



السيد
محمد شهبان الزيدى
سكرتير عام
ورئيس مجلس الإدارة



السيد
علي الشورف
أمين الصندوق
ورئيس مجلس الإدارة



السيد
محمد المجيد محمد مطر
عضو مجلس الإدارة



السيد
محمد ناجي فرج
عضو مجلس الإدارة



السيد
سمير حاني عجايري
عضو مجلس الإدارة



الواء بحري
عاصم السيد أحمد
عضو مجلس الإدارة



السيد / غريب محمد الحداد
عضو مجلس الإدارة



السيد / فاروق السيد متولى
عضو مجلس الإدارة



السيد / غريب محمد الحداد
عضو مجلس الإدارة



الريان / ابراهيم لعاوى
عضو مجلس الإدارة



الريان / عبد الحميد السجيني
عضو مجلس الإدارة



تشكيل مجلس إدارة غرفة ملاح السويس والبحر الأحمر

قرار وزير النقل رقم (142) لسنة 2008 الصادر في 2008/3/9

وزير النقل :
بدر الإطلاحي :

- قرار رئيس الجمهورية رقم 57 لسنة 2002 بشأن تنظيم وزارة النقل.
- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 30 لسنة 1999 نقّل بحري بشأن إنشاء غرف الملاح وتعديلاته.
- قرار وزير النقل رقم 537 لسنة 2003 بشأن إضافة عضوين لمجالس إدارات الغرف.
- قرار وزير النقل رقم 538 لسنة 2003 بشأن تشكيل مجالس إدارات غرف الملاح.
- نتائج انتخابات مجلس إدارة غرفة ملاحه السويس والبحر الأحمر بتاريخ 2007/11/5
- ما عرضه رئيس قطاع النقل البحري.

قراره الأولي
يشكل مجلس إدارة غرفة ملاحه السويس والبحر الأحمر (2007/2011) كالآتي:

أ - أعضاء منتخبتين

- السيد الأستاذ/ سعيد أحمد علي
- السيد الأستاذ/ أحمد مصطفى بدوي
- السيد الأستاذ/ علي محمد علي (علي الشريف)
- السيد الأستاذ/ عبد المجيد محمد مطر
- السيد الأستاذ/ سمير حارس عجايري
- السيد الأستاذ/ السيد محمد شهبان الزيدى
- السيد الأستاذ/ محمد ناجي فرج سرحان

ب. أعضاء معينون:

(1/أ) هم إنداد الغرف التجارية المصرية:

- السيد الأستاذ/ فاروق السيد متولى
- السيد الأستاذ/ غريب محمد علي الحداد

(2/أ) هم ذوي الخبرة:

- السيد اللواء بحري/ عاصم السيد أحمد

(3/أ) هم قطاع النقل البحري بصفتهم الوظيفية:

- السيد الريان / إبراهيم عبد السلام الحناوي
- السيد الريان/ عبد الحميد السجيني

وقد تم إجتماع أول مجلس إدارة

للتشكيل الجديد يوم - 2008/4/1

وتم مناقشة سياسة عمل الدورية الجديدة.

رئيس المجلس

(مهندس / محمد لطفي منصور)



السيد / غريب محمد الحداد
عضو مجلس الإدارة



السيد / فاروق السيد متولى
عضو مجلس الإدارة



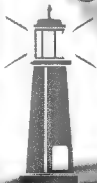
السيد / غريب محمد الحداد
عضو مجلس الإدارة



الريان / ابراهيم لعاوى
عضو مجلس الإدارة



الريان / عبد الحميد السجيني
عضو مجلس الإدارة

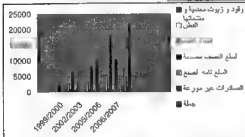


2007/2006 – 2000/1999

وسوف نعرض في هذا الجزء الصادرات وتطورها

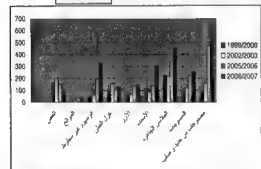


4 May 2016



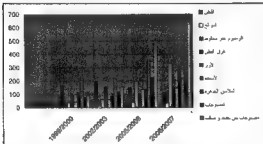
2006/2007	2005/2006	2002/2003	1999/2000	مجموعات السلع	العملة
10 266.30	10 429.50	3 185.20	2 263.60	الزاد وزيوت محلية ومعالجة	1
817.90	822.20	283.30	155.70	النفط	2
1,982.10	1,188.40	657.60	283.70	المعادن الخام	3
7,519.10	5,171.80	3,017.90	2,802.70	المنتجات النسيجية	4
1,522.70	998.90	848.90	897.20	السلع ذات القيمة المضافة	5
22,017.50	16,455.10	8,205.40	6,387.70	المجموع	6

المجلة الدولية لدراسات حقوق الإنسان



2006/2007	2005/2006	2002/2003	1999/2000	البيع	متمثل
109.80	146.30	199.20	166.70	اللبس	1
32.10	38.30	12.30	3.70	السجاد	2
330.70	196.90	61.80	38.40	المتنوعات من غير مطبوع	3
125.90	124.90	153.30	103.00	زوايا القماش	4
148.90	136.00	83.20	41.90	الأثاث	5
306.00	138.50	86.00	113.70	الإضاءة	6
453.60	350.60	218.30	224.60	الغلايات المنزلية	7
258.90	226.30	120.10	80.90	المسوحات	8
842.40	471.30	355.10	89.70	مستلزمات من خشب و صلب	9

وبذلك فإن إجمالي الصادرات السلعية باستبعاد الوقود والزيوت المعدنية ومنتجاتها قد بلغت 4114.8 في عام 2000/99 بنسبة 64.4% من إجمالي الصادرات وفي عام 2002/



2003 بلغت 5010.2 مليون دولار بنسبة 61.1% من إجمالي الصادرات ويعد نمو سنوي قدره 67.8% في عام 2006/2005 أرتفعت الصادرات السلعية إلى 8025.6 المليون دولار بنسبة 43.5% من إجمالي الصادرات وفي عام 2006/2006 أرتفعت الصادرات السلعية إلى 8248.8 مليون دولار بنسبة 37.7% من إجمالي الصادرات، ويعد نمو سنوي ليها قيم 99/2000 و 2006/2006 بلغ 10.4% ، وهو أقل من معدل نمو صادرات الكويت والذات المعينة ومتفاتها إلى 24% ، ولها قيم منافسة أهم بنود الصادرات السلعية إلى العالم ، بخلاف البود المصنعة المتفاجتها.

2- القطر:

والتيسيسه السعالي التي تركزت حوّل الكربون انخفضت صادراته من 47.1 مليون دولار في عام 2003 إلى 26.9 مليون دولار في عام 2006. كما انخفضت صادرات الزيت والصلبة ومواد ناتجة من 11.7 في 8.5 مليون دولار وانخفضت صادرات الخشب الغزل أيضا من 153.1 إلى 128.9 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 15.2 في حين ارتفعت صادرات البومين من 61.8 إلى 330.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 435.1. وهذا يعني أننا لم نحافظ على صادرات الخشب الغزل وهي من السلع الهامة التي تلعب دورا كبيرا في اقتصادنا. ومما يلفت النظر أيضا هو انخفاض صادرات البومين من 61.8 إلى 330.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 435.1. وهذا يعني أننا لم نحافظ على صادرات الخشب الغزل وهي من السلع الهامة التي تلعب دورا كبيرا في اقتصادنا. ومما يلفت النظر أيضا هو انخفاض صادرات البومين من 61.8 إلى 330.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 435.1. وهذا يعني أننا لم نحافظ على صادرات الخشب الغزل وهي من السلع الهامة التي تلعب دورا كبيرا في اقتصادنا.

2 - 4 السلع تامة الصنع،

في عام 2009/2008، بلغ إجمالي المبيعات 2603.7 مليون دولار بزيادة 44.0% عن إجمالي المبيعات بقيمة 1813.6 مليون دولار في عام 2008/2007. من إجمالي المبيعات بقيمة 2603.7 مليون دولار، بلغت المبيعات الدولية 1663.3 مليون دولار، أو 63.5% من إجمالي المبيعات، وانخفضت عن 1707.3 مليون دولار في عام 2008/2007، وارتفعت عن 1507.3 مليون دولار بزيادة 13.3% من إجمالي المبيعات. وبلغت المبيعات الدولية 59.8% من إجمالي المبيعات بقيمة 2603.7 مليون دولار في عام 2009/2008، وارتفعت عن 55.8% من إجمالي المبيعات بقيمة 1813.6 مليون دولار في عام 2008/2007. وبلغت المبيعات الدولية 15.9% من إجمالي المبيعات بقيمة 2603.7 مليون دولار في عام 2009/2008، وارتفعت عن 15.2% من إجمالي المبيعات بقيمة 1813.6 مليون دولار في عام 2008/2007. وبلغت المبيعات الدولية 15.9% من إجمالي المبيعات بقيمة 2603.7 مليون دولار في عام 2009/2008، وارتفعت عن 15.2% من إجمالي المبيعات بقيمة 1813.6 مليون دولار في عام 2008/2007. وبلغت المبيعات الدولية 15.9% من إجمالي المبيعات بقيمة 2603.7 مليون دولار في عام 2009/2008، وارتفعت عن 15.2% من إجمالي المبيعات بقيمة 1813.6 مليون دولار في عام 2008/2007.

وهذا يدل أيضاً على الطابع الوارثية ببلد الخصومة:

الأموال لغت صادراته في عام 2003/2002 63.2 مليون دولار ، ارتفعت في عام 2005/2006 إلى 136 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 115.2% وكانت صادرات الأرز قد بلغت 140.6% مليون دولار في عام 2005/2004 أي أنها انخفضت بنسبة 3.3% بين العامين، وبلغت في عام 2007/2006 145.8 مليون دولار بيسبة زيادة قدرها 130.7% من عام 2003/2002.

مستجات سیدیل، انڈنکسٹ سادراتھاں ۱۲۹.۹ ملین ڈالار الی ۱۲۴.۵ ملین ڈالار بنسبۂ خسار ڈالار ۴۴.۲٪ الی عامی ۲۰۰۵/۲۰۰۶، ۲۰۰۳/۲۰۰۴، وکانتہ د بلات ۲۰۱۵.۲ ملین ڈالار الی عامی ۲۰۰۵/۲۰۰۶ الی انڈنکسٹ بنسبۂ ۴۴.۲٪، وراقتع الی ۲۰۰۳/۲۰۰۴ الی ۲۳۸ الی عامی ڈالار خسار ڈالار ۸۳.۲٪ الی عامی ۲۰۰۳/۲۰۰۴ الی **الاسمۃ،** انڈنکسٹ سادراتھاں الی ۸۶ الی ۱۳۸.۵ ملین ڈالار عام ۲۰۰۵/۲۰۰۶ بنسبۂ ۱۳۸.۵ ڈالار ۶۵.۱٪، وکانتہ د بلات ۱۴۹.۶ ملین ڈالار الی عام ۲۰۰۵/۲۰۰۶، الی اٹھا انڈنکسٹ بنسبۂ ۶۵.۱٪، عامی ۲۰۰۵/۲۰۰۶، ۲۰۰۳/۲۰۰۴، وکانتہ سادراتھاں الی اسمۃ الی ۳۰۶ ملین ڈالار بنسبۂ زاداتہ ڈالار ۲۵۵.۸٪ الی عام ۲۰۰۳/۲۰۰۴

المصنوعات من الحديد والصلب: أقرلت صادراتها من 155.1 إلى 471.3 مليون دولار في عام 2006/2005 بحسبة زيادة قدرها 203.9% وكانت قد أقرلت في عام 2004/2005 إلى 622.8 مليون دولار، أي أنها انخفضت بين عامي 2005/2004 و 2006/2005 بنسبة 24.3%، وفي عام 2007/2006 أقرلت الصادرات منها إلى 642.4 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 314.2% عام 2003/2002.

مبلغ 107.7 مليون دولار في عام 2006/2005 نسبة زيادة قدرها 72.3%، وكانت قد ارتفعت إلى 110.8 مليون دولار في عام 2005/2004، إلى أنها انخفضت بنسبة 62.8 بين عام 2005/2004 - 2006/2005، وفي عام 2007/2006 ارتفعت صادراتها إلى 124.5 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 99.2%.

عام 2003/2002

من المليون الجاهزة: أرتفعت صادراتها من 218.3 إلى 350.5 مليون دولار عام 2005/2006
2006 بنسبة زيادة قدرها 60.6%، وكانت قد أرتفعت إلى 296.9 مليون دولار في عام 2004/
2005 أي أنها أرتفعت بين عامي 2005/2004 و 2006/2005 بنسبة 18.1%، وفي عام
2007/2006 أرتفعت صادراتها إلى 453.6 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 107.8% من عام
2003/2004.

صناعات من ألبونيم: انخفضت صادراتها إلى 147.6 مليون دولار في عام 2002/2003 إلى 131.7 مليون دولار في عام 2005/2006 بنسبة خفض قدرها 10.8% وكانت قد بلغت صادراتها في عام 2005/2006 220.5 مليون دولار أي أنها انخفضت بنسبة 40.3% فيما بين 2004/2005 و 2006/2006، وفي عام 2007/2008 انخفضت صادراتها إلى 119.1 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 45.9% عن عام 2005/2006.

بلغت صادرات القطن في عام 2009/2008 166.7 مليون دولار بزيادة 26.2% عن إجمالي صادرات، ونسبة 44% من الصادرات السليمة بخلاف الوتيت المعدي ومشتقاتها، ارتفعت في عام 2003/2002 إلى 199.2 مليون دولار بنسبة 24.2% من إجمالي الصادرات، بنسبة 93.9 من الصادرات السليمة بخلاف الوتيت ونسبة زيادة قدرها 19.5% من عام 2005/2004 وفي عام 2006/2005 انخفضت صادرات القطن إلى 146.3 مليون دولار بنسبة 40.9% عن عام 2005/2004 وبلغت نسبتها إلى إجمالي الصادرات 60.8%، وإلى صادرات القطن بنسبة 100.8% وفي عام 2007/2006 انخفضت صادرات القطن حين انخفضت إلى 198.8 مليون دولار بنسبة قسيرة جداً 34.1% من عام 2009/2008 وفي السنة ليست صادرات القطن لإجمالي الصادرات 60.5% إلى الصادرات السليمة بخلاف الوتيت 90.9%.

2-2 المواد الخام:

تمت صادرات المواد الخام 153.7 مليون دولار في عام 2009/2010، بزيادة 2.4 في المئة عن إجمالي صادراتها وبمقدار 93.7 في المئة مقارنة بصادراتها خلال الفترة، وبلغت 287.3 مليون دولار في عام 2008/2009، مع زيادة قدرها 86.9 في المئة نسبتها إلى إجمالي صادراتها 363.7 في المئة. إحصاءات الصادرات إلى بقية الفئات 567.7 في المئة، مع نمو 2006/2005 أو ارتفاع إلى 528.2 مليون دولار بزيادة قدرها 239.8 في المئة، مع نمو 2000/99 في المئة. نسبتها إلى إجمالي الصادرات 92.8 في المئة. إلى الصادرات السليمة بخلاف المواد 96.3 في المئة وبلغ معدل النمو السنوي إلى 22.6 في المئة، مع نمو 2007/2006 أو ارتفاعت الصادرات من إجماليها إلى 617.5 مليون دولار وبنسبة 2.8 في المئة 301.8 في المئة مع نمو 2000/99 وبلغت نسبتها إلى إجمالي صادراتها 92.8 في المئة. إحصاءات الصادرات السليمة بخلاف المواد 56.3 في المئة وبلغ معدل النمو السنوي للصادرات 22.2 في المئة، مع نمو 2007/2006 أو ارتفاعت من 622 مليون دولار.

معما سحرى ذكره فانك تلاحظ ما يلى

[illegible]

3-2 السلع نصف المصنعة :

تتمثل الصادرات من السلع نصف المصنعة بـ 28.2 مليون دولار في عام 2009/2010 بقيمة 9.4% من إجمالي الصادرات، ارتفعت في عام 2003/2002 لتصل إلى 65.7 مليون دولار بنسبة 13.5%، وارتفعت نسبتها إلى 9.8 من عام 2005/2006 لتصل إلى 118.4 مليون دولار بنسبة 13.1%، وتعد الصادرات الغذائية بخلاف التوت 0.13 مليون دولار بنسبة 0.3% من إجمالي الصادرات في عام 2009/2010، وارتفعت نسبتها إلى 0.9% في عام 2003/2002 لتصل إلى 1.1 مليون دولار بنسبة 0.4%، وارتفعت نسبتها إلى 1.4% من عام 2005/2006 لتصل إلى 1.8 مليون دولار بنسبة 0.6%، وتعد الصادرات من السلع المصنعة بخلاف التوت 16.4 مليون دولار بنسبة 4.4% من إجمالي الصادرات في عام 2009/2010، وارتفعت نسبتها إلى 10.4% من عام 2003/2002 لتصل إلى 18.2 مليون دولار بنسبة 4.2%، وارتفعت نسبتها إلى 9.9% من عام 2005/2006 لتصل إلى 20.9 مليون دولار بنسبة 5.6%، وتعد الصادرات من السلع نصف المصنعة 16.9 مليون دولار بنسبة 4.4% من إجمالي الصادرات، وارتفعت نسبتها إلى 10.4% من عام 2003/2002 لتصل إلى 18.2 مليون دولار بنسبة 4.2%، وارتفعت نسبتها إلى 9.9% من عام 2005/2006 لتصل إلى 20.9 مليون دولار بنسبة 5.6%.

[illegible]

ازدهار

التعاون

المصري

الفرنسي



بقلم

عبد السلام السيد أحمد



تحرص مصر دائماً على الارتقاء بمستوى علاقاتها مع كبرى الدول وتنشيط هذه العلاقات وتعميقها بجانب الاهتمام بفتح الأفاق الجديدة للتعاون في مختلف المجالات الاقتصادية والتجارية والصناعية والسياحية والثقافية، وتعتبر فرنسا من أولى هذه الدول حيث كانت البداية في الزيارة التي قامت بها السيدة عائشة عبد الهادي وزيرة القوى العاملة والهجرة إلى باريس حيث أجرت مباحثاتها مع كبار المسؤولين الفرنسيين مؤكدة إمكانية التعاون في إنشاء وكالة وطنية مصرية للتشغيل تقوم على أسس تنظيمية واقتصادية حديثة، وتتمتع باستقلالية إدارية، وكذا إنشاء وتطوير مراكز تدريب وتأهيل المرحّلين للهجرة والعمل بالخارج على نحو يتمشى مع احتياجات أسواق العمل الفرنسية والخبرات المهنية المطلوبة، وإجراءات الحصول على التأشيرات، وإعادة المواطنين الذين لا تتوافر لهم تراخيص الإقامة القانونية، وتطرقّت مباحثات الوزيرة أيضاً إلى عدد من المشروعات العملية الطروحة من الجانب الفرنسي في إطار مشروع الاتحاد المتوسطي الجديد الذي نادى به الرئيس الفرنسي نيكولا ساركوزي. وفي النهاية نقلت الوزارة إلى الجانب الفرنسي رؤية الوزارة لهذه المشروعات والجوانب العملية المكتملة لها.



صوبعة لتفزين الحبيب الفرنسية في أحد الموانئ المطلة على البحر المتوسط هذا وقد سبق لوزارة التعاون الدولي المصري أن نجحت العام الماضي في إبرام اتفاق مع الجانب الفرنسي تم بموجبه فتح مكتب لوكالة تنمية المنطقة لثانية الحكومة الفرنسية في القاهرة حيث ساعدت هذه الوكالة في تمويل المرحلة الثانية لمشروع التحكم في التلوث الصناعي بقرض 40 مليون يورو، بجانب 25 مليون يورو كقرض مشتركاً مع البنك الدولي لمشروع ري غرب الدلتا.

مجالات الاستثمار

التي الدكتور محمود محي الدين وزير الاستثمار بالسيدة ماري إيرل، وحضر اللقاء فليبي كوست السفير الفرنسي في مصر وعدد من المسؤولين الفرنسيين المعنيين لشئون العلاقات الدولية والإقتصادية والإستثمارية، ومن الجانب المصري حضر المهندس عاصم رجب رئيس الهيئة العامة للإستثمار وإسماعيل صالح رئيس هيئة التمويل العقاري وعدد من كبار العاملين بوزارة الإستثمار، حيث إستعرض الوزير في هذا اللقاء تطور العلاقات الإستثمارية المصرية الفرنسية، وموقف المشروعات الفرنسية القائمة في مصر.

آخر مجالات التعاون

كان آخر مجالات التعاون الفرنسي المصري توقيع عقد بين الشركة الدولية للأرصاء الجوية الفرنسية والهيئة العامة للأرصاء الجوية المصرية بحضور الفريق أحمد شفيق وزير الطيران المدني وأن ماري إيرل وزير الدولة لشئون التجارة الخارجية الفرنسية، ويتم بموجب هذا العقد تحديث وتطوير كل من شركات محطات الرصد الجوي المختلفة العاملة بجمهورية



توقيع عقد الأرصاد الجوية

مؤتمر صحفي لوزيرة فرنسا

ت بالقاهرة عقد مؤتمر صحفي أشرف عليه حسن بهنام مدير المكتب الصحفي الإقليمي لوكالة بيبورايس، وحضره فليبي كوست سفير فرنسا لدى مصر ولوران باد المستشار الإقتصادي الفرنسي، وقد أكدت أن ماري إيرل وزيرة الدولة لتجارة الخارجية الفرنسية في هذا المؤتمر على أن الهدف من زيارتها لمصر هو تشجيع توجيه الشركات الصغيرة والمتوسطة الفرنسية إلى السوق المصرية وإزديد من التعرف على السوق المصرية وتنشطها ومشاركتها خاصة بعدما أصبحت فرنسا المستثمر الأجنبي الأول في مصر خلال عام 2007 حيث بلغت الصادرات الفرنسية إلى مصر 1.2 مليار يورو، وأشارت إلى أهمية الدور الذي يلعبه المجلس الرئاسي المصري الفرنسي الذي تم إنشاؤه عام 2006 برئاسة علي موسى ويضم 40 عضواً من أصحاب الشركات في البلدين.

عقد الطاقة النووية

التقت الوزيرة الفرنسية الدكتور حسن يونس وزير الكهرباء والطاقة الذي أكرع مجالات التعاون المشترك بين مصر وفرنسا، وتفعيل المجالات القائمة بينهما في هذا القطاع، وحرص فلانك الكهرياء المصري على التعاون مع فرنسا في تنفيذ البرنامج القوي لتوليد الكهرباء، باعتبار فرنسا من أكبر دول العالم أسفلاً الطاقة النووية لإنتاج الكهرباء، وتوافر الإمكانيات لديها والخبرات التي يمكن أن تساعد الجانب المصري في هذا المجال، وأكدت الوزيرة على أن فرنسا مهتمة بالقراري الذي إختتمته مصر بإستخدام الطاقة لأغراض سلمية خاصة وأن العديد من المؤسسات الفرنسية التي تعمل في هذا المجال ترغب في المشاركة في الدراسات التي تقوم بها مصر في هذا المجال خاصة وأن فرنسا تتمتع بخبرة كبيرة ومتعمقة في هذا المجال بالإنسفة، إلى أنها تمتلك حوالي 58 مصنعا لتوليد الكهرباء من الطاقة النووية.

تنمية العلاقات الثنائية

بالسبة لتنمية العلاقات الثنائية بين مصر وفرنسا فقد بحثت السيدة فانيه أبو التيا ووزيرة التعاون الدولي مع أن ماري إيرل سبل تنمية هذه العلاقات عن طريق المشروعات التي تم الاتفاق على تنفيذها وعلى رأسها إنشاء المرحلة الأولى من الخط الثالث لمترو الأنفاق بالقاهرة بقرض فرنسي يصل إلى 280 مليون يورو، كما تمت مناقشة اتفاق مبادلة الديون الذي تم خلال زيارة الرئيس الفرنسي السابق جاك شيراك لمصر عام 2006، وكذا المقترحات الخاصة بفتح مجالات جديدة للتعاون بين البلدين خاصة في مجال زراعة وتزخزين القمح مع مصر والتعاون مع رابطة الحبيب الفرنسية لإنشاء

اجتماع الجمعية العمومية لشعبة خدمات النقل الدولي

بمقر الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية



عقد يوم السبت الموافق 2008/3/29 اجتماع الجمعية العمومية الخاص بشعبة خدمات النقل الدولي بمقر الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية في تمام الساعة 12 ظهرا وبحضور السيد الأستاذ/ أحمد الكوكيل رئيس الغرفة والسيد الأستاذ/ مصطفى عبد العزيز الأمين العام للغرفة وكل من السادة رئيس وأعضاء مجلس إدارة الشعبة كما حضره عدد كبير من الأعضاء.

وقد قام السيد رئيس الغرفة في أول الاجتماع بإلقاء كلمة شكر للسادة رئيس وأعضاء الشعبة معبرا عن إيمانه وشكره للمجهود المبذول من قبلهم في خدمة الأعضاء وإثراء صناعة النقل الدولي على المستوى الإقليمي والدولي حيث أفاد أن الشعبة في أنشط شعب الغرفة التجارية وقامت بالعديد من الإنجازات على المستوى المحلي والدولي وأسيما نجاح الشعبة في تنسيق الاتحاد العربي لرحلات البضائع واللوجيستيات وتراجم ال FIATA ومشروع مبارك - كول وتوجه سيادته بالشكر لأعضاء الشعبة ومجلس الإدارة وكذا المشاركة الفعالة في دراسة القوانين والتشريعات المختلفة، كما عقب الأستاذ/ مصطفى عبد العزيز أمين عام الغرفة بإلقاء كلمة الترحيب بجميع الحاضرين.

ثم قام السيد اللواء/ مازن نديم رئيس مجلس الإدارة بإلقاء كلمة مجلس الإدارة وقد تم سيادته بإبلاغ الأعضاء عن مشروع تدريس دبلوم ال FIATA بالتعاون مع

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري اعتباراً من العام الدراسي المقبل . ثم قام السيد رئيس المجلس بإعطاء الكلمة للسيد السكرتير العام لشعبة المهندسين/ محمد القاضي وتفضل سيادته باستعراض التقرير السنوي عن عام 2007 ونشاط الشعبة والأجانب المختلفة . وتلاما كلمة السيد الأستاذ/ عبد الحال علي عبد الحال أمين الصندوق استعرض المركز المالي للشعبة وتفضل سيادته مشكوراً باستعراضه كاملاً أمام الأعضاء ولم يكن هناك أي تعليق من جانب السادة الحضور وتم إقراره وإعتماد من جانب الجمعية العمومية.

وقد قام الأعضاء بتوجيه الشكر لأعضاء مجلس الإدارة على الجهد الذي يقومون به والذي أدى إلى تعاظم كيان الشعبة وقد أنهى الاجتماع حوالي الساعة الثانية والنصف بعد الظهر.



ترانز مصر

ودور وطني لإعداد شباب الإسكندرية

- شارك شركة ترانز مصر " بإمكانياتها المتكاملة وجهودها في إتاحة الفرص التعليمية أمام الشباب على سياق نقال ممثلي القطاع الخاص مع الجهات التطبيقية في سبيل تأهيل وتشريب الشباب الموهوبين ، وتوفير بيئة العمل للخلافة أمامهم الأمر الذي يمكنهم من تحقيق أهدافهم والوصول إلى طموحاتهم ضمن شركات تتمتع بالريادة وتوار الإستقرار الوظيفي.
- من جهة قال الأستاذ حسني المتنبلي رئيس مجلس إدارة شركة ترانز مصر أن هذه المشاركة تأتي إستجابة عن إستراتيجية الشركة في تقديم حلول متكاملة ومتميزة لأخدمة القطاعين الخاص والعمومي في مجال الخدمات اللوجيستية وضمن برامج مكثفة أعدتها الشركة في سبيل تأهيل وتنشيط الشباب من خريجي الجامعات والمعاهد المتخصصة، والعمل على إستقطابهم وتوفير البرامج التدريبية المتقدمة لهم والتي تمكنهم من إكتساب الخبرات المهنية في مختلف المجالات الإدارية والتسويقية والمالية والتفنية ضمن هيكل الشركة في مجال اللوجيستيا والنقل الدولي البري والبحري والخدمات اللوجيستية المتخصصة في مجال نقل البضائع والكماليات والزيت والغازات.
- والتى تعنى أساساً من قلة الكوادر المتخصصة في هذا المجال وأضاف الأستاذ أحمد المتنبلي نائب رئيس الشركة والدير العام أن برنامج تأهيل الشباب يعد مناسبة مهمة للإلتقاء مباشرة مع الراغبين بالعمل من الشباب واستقبال طموحاتهم والتعرف على توجهاتهم المهنية والوظيفية وتدريبهم بالشركة ونشاطاتها والفرص المتاحة لديها ، لافتاً أن الشركة لست إعتصماً بالقاء في قبال حديثي الفتح والعاملين في القطاع الخاص للإلتحاق بالشركة بل إستبقاها من الجهات الراغبة في هذا القطاع الحيوي، مبنياً تقديره لجميع العاملين في هذا العمل المبني من العاملين بالشركة. والتي تتلخص من مسؤوليتهم الإجتماعية وتواصلهم مع أبناء الوطن وأشار السيد محمد المتنبلي نائب رئيس مجلس إدارة الشركة أنه في نهاية البرنامج يحصل المتدرب على شهادة حضور ومكافئة مالية في حال عدم عدم الترشيد لمطوية العمل بالشركة.

أخبار ومحطات

برتوكول تعاون مشترك

تم توقيع بروتوكول تعاون مشترك بين وزارتي النقل والتنمية الإدارية، وذلك بحضور 5 مائرين حبيب، وذلك بحضور مكيعة العمل وتنسيق الإجراءات الإدارية، وإتاحة خدمات النقل الحكومية من خلال تطبيقات تكنولوجيا موحدة، تمهيدا مالياً ووزارة التنمية الإدارية، وقد صرح المهندس محمد منصور وزير النقل بأن هذا البروتوكول يهدف إلى ضمان جودة الأداء من خلال تنفيذ 4 مشروعات رئيسية تشمل مشروع مكيعة نظم الأداء ومشروع تصميم وتنفيذ موقع إلكتروني وشبكة معلومات داخلية، ومشروع إدارة العلاقات مع المواطنين من طريق بوابة الحكومة الإلكترونية، ومشروع تطوير التأسيس الإداري عام الوزارة والخدمات التابعة لها.

إستكمال الطريق الساحلي

أعلن الدكتور محمد محي الدين وزير الاستثمار في ملتقى الإستثمار في ملتقى الإستثمار المصري السنوي الذي عقد بالخرطوم - توجيهات الرئيس محمد حسني مبارك للحكومة المصرية في شأن تنفيذ إستكمال الطريق الساحلي بين مصر والسودان الذي يبلغ طوله 280 كيلو متر ، والذي تم تنفيذ 140 كيلو متر من الجانب المصري على أن يتم تسوية الأمر الثاني بين الحكومة المصرية والسودان في وقت لاحق.



اتفاقية نيروبي الدولية لإزالة الحطام

تغطية / وجيه عرفة مصطفى



عزم الملك مالياً وتباليهم بالتغطية التقنية أو تقديم الدعم للمالي لإزالة الحطام والأهم أنها تزود الدولة بحق الرجوع مباشرة على الممن.

وتتضمن مواد الاتفاقية أهم العناصر الآتية:

- أعاد الاتفاقية عن موقع السفن والحطام وكذلك تغطية الكوارث، دولة ساحلية وتحسين المجازين والدول الساحلية عن الحطام وما يتم إتخاذ من إجراءات تحديد موقع السفن والحطام.

- معايير لتسهيل إزالة الحطام بما فيها الحطام والإتزامات لإزالة السفن الخطرة والحطام وتقليل هذه القواعد تجاه الملك لتحقيق مسؤوليتهم في إزالة الحطام.

- تحديد مسؤولية الملك يتحمل تكلفة تحديد موقع وإزالة السفن والحطام كما تنزع الاتفاقية الملك إيداع عقود تأمين أو أي نظام تمويلي آخر تنامي الإتزامات في ظل الاتفاقية.

الدخول في حيز التنفيذ

تتبع هذه الاتفاقية للتوقيع اعتباراً من 2007/11/19 حتى 2008/11/18 وبعد ذلك ستكون جارية للتصديق عليها "أو القبول أو الموافقة أو إثبات وثائق التصديق لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية ويؤكد سوف تدخل حيز التنفيذ بعد 12 شهر من تاريخ توقيع 10 دول عليها بدون تحفظ وتحتفظ بالتصديق والقبول والموافقة أو إيداعهم وثائق تصديق الموافقة والالتزام لدى الأمين العام.

وفي هذه المناسبة أصدرت المنظمة البحرية الدولية قرار تدعو الدول الأعضاء في الاتفاقية المشار إليها وكذلك أعضاء المنظمة البحرية الدولية أو أي منظمات أخرى وصناعة النقل البحري لتوقيع التصديق على هيئة دعم المنظمة في مجال مساعدة التقنية للأنظمة المتعلقة بآلية تنفيذ هذه الاتفاقية.

تم إصدار إتفاقية دولية جديدة لإزالة الحطام سميت "اتفاقية نيروبي الدولية لإزالة الحطام" سوف تدمر الأضرار القانونية الدول لإزالة الحطام أو (التي أضافت بالفعل الحطام) الذي يشكل إتكالاً لسلامة الأرواح والإبصار والملاحة في البحار فضلاً عن البيئة البحرية وقد صدرت هذه الاتفاقية في المؤتمر الإقليمي الذي عقد خلال الفترة من 14 إلى 18 مايو 2007 بمقر الأمم المتحدة في نيروبي.

أعضاء على الاتفاقية:

سوف تملأ الإتفاقية الفراغ الموجود في الإطار القانوني الدولي وذلك بتوفير عدد من القواعد الدولية بهدف تأكيد وتنسجيم إزالة الحطام الذي يقع في البحر الأعمى.

كما ستستند الاتفاقية عدة شروط إيجابية تمكن الدول الأطراف في الاتفاقية من إستخدام هذه الأحكام في بحرهم الإقليمي.

وبالرغم من تزايد الكوارث البحرية بصورة درامية في العقود الأخيرة لذا يجب تقديم الشكر لوزير إلى حدود المنظمة البحرية الدولية وجهود الحكومات وصناعة النقل البحري وذلك لترقية السلامة في عمليات النقل البحري.

وتقدر أعداد سفن الحطام المهجورة بحوالي 13000 سفينة في العالم وأقرت التقارير الحديثة بمساعدة هذا العدد مما يؤدي إلى المشاكل لدول الساحلية وصناعة النقل البحري بصفة عامة، ويشمل هذه المشكلات ثلاث مجالات

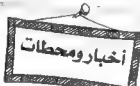
1 - خطورة الحطام على الملاحة البحرية مما يهدد سلامة السفن والطواقم.

2 - خطورة البضائع المارة التي قد تسبب الأضرار للبيئة الساحلية.

3 - عدم إزالة البضائع والحطام ويسبب تكاليف الإبحار والنفقات وهي تكلفة تحديد موقع الحطام النظم زراثة.

وقد تبنت الإتفاقية إيجاد حلول لهذه المشاكل أو غيرها.

أن الإتفاقية لجديدة تضمن عدة قواعد لصالح الدول الساحلية لإزالة الحطام من مياهها الساحلية الذي يشكل خطورة على سلامة الملاحة أو البيئة الساحلية أو كلاً مما، والإتفاقية



الجلسات الدولية الحكومية

لجنة المعلومات

عقد المجلس الدولي الحكومي اجتماعاً لاجتماعات المعلومات "كليب" إجتماعه بمقر منظمة اليونسكو في باريس حيث تم إنتخاب يوناناً لرئاسة المجلس ومصر نائباً الرئيس، وقد شارك في إجتماعات المجلس ممثلاً 40 دولة من دول العالم بالإضافة إلى ممثلي بعض الهيئات الأهلية الدولية وشركات من دول الخليج.

التعاون في مجال تطوير قطاع التأمين

بحث الدكتور محمود معي العين وزير الإستثمار مع السيدة ماجريوت إيتوناكي أمين عام الاتحاد المالياني سبل التعاون مع الجانب المالياني في مجال تطوير قطاع التأمين إستفادة من تجربة اليونان وإتخاذ الأوروبي بشأن الإرتقاء بقطاع الرقابة والأشراف على قطاع التأمين، وقد عرضت الفبيرة اليونانية التطورات التي يشهدها قطاع التأمين المالية اليونانية وأهمية تحديث القواعد التشريعية والضوابط الرقابية لمواكبة هذه التطوير السريع.

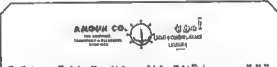
مركز التحكم بالمقمر الصناعي المصري مع كشيش مركز الحكم بالمقرم الصناعي المصري الصمم ومصانع وإصلاح قمرين جديدين مع مصر سات 2 و مصر سات 3 حيث سيتم إنجاز 60% من معدل الأعمال اللازم بتغطية تأمين الحوادث المصريين وقد حصل حفل لمشين الرئيس الأكر في فيكتور بوشينكو لدى شاد دالور المصري في تمام وتبليغ هذا النسي خلال تسعة أشهر.

دراسة تمويل مشروعات البنية التحتية يقوم بنك إصلاي ملك 80% من "سهم بنك الإسكندرية دراسة تمويل عدد من مشروعات التنمية إستراتيجية في مجال ألفظ (طرق ومكاتب وقطع بحري وميناء)، وملك أشرك مع إصلاي الخاص، وقد اتفق مهندس محمد مشور مع رئيسي لسكرين بحار طرح بان ببول هذه المشروعات تنحى من مطلق إصلاي لملك بديعة خطط الإصلاي الإصلاي التي سباف لحكومة مصرية لتي تم تقديمه مجموعة من إجراءات التنوير الحفزة لجميع مستثمرين الأجانب.



تنمية العلاقات مع جمهورية التشيك

التي الرئيس فاسلاف كلاوس رئيس جمهورية التشيك مع أعضاء العروة التجارية بالإسكندرية بحضور الواعل لبيب محافظ الإسكندرية، حيث أكد إهتمام بلاده بتقديم دعمه العرفاني مع مصر في جميع المجالات، وقد رجال الأعمال بالجبلين إلى ضرورة تنمية التجارة والإقتصاد والإستثمار، وقد أشار الواعل عادل لبيب إلى أن مناخ الإستثمار في الإسكندرية يشهد إمتداداً كبيراً، وأن هناك فرصاً إستثمارية كبيرة يمكن أن يستفيد منها رجال المال والتجارة، وقد تم إبرام 5 إتفاقيات هامة ستقوم جمهورية التشيك بتوقيعها بالإسكندرية.



تتقدم مجلة إنترناشيونال بتهنئة ومباركة شركة أمن للخدمات الملاحية والنقل والتخليص بالافتتاح الجديد للشركة ومن ضمن ذلك السياح تتشرف الشركة بتقديم أنشطتها وخدماتها الملاحية

أولاً : الخدمات المتاحة.

- 1 - تعيين رفات البحارة، جميع الموانئ البحرية والمطارات.
- 2 - حجز فراغات بأرخص النوازل.
- 3 - خدمة بضعان الترانزيت والتفريغ بالمناطق الجمركية الحرة.

ثانياً النقل.

النقل البري والبحري بأقل الأسعار مع الإلتزام الكامل بالمواعيد وضمان سلامة البضائع

ثالثاً التخليص الجمركي.

- 1 - تخليص على جميع الرسلات وارد - صادر - ترانزيت تحت الشك.
- 2 - التخليص على قطع غيار البواخر برسم الترانزيت والتسليم بجميع الموانئ البحرية والجوية - وعبر قناة السويس.

النوازل : 6 ش - الفصر - المنشية (بجوار الشركة المصرية للملاحة) الواعل / شقة 403

ت : 03/4865508

موبايل : 0184231217 / 0129620060

صديق بحري ومختصك صديقك البحرى فى كل وقت

سلامة الأرواح فى البحار والأمن البحرى

اجتمعت لجنة السلامة التابعة للمنظمة البحرية الدولية IMO فى أكتوبر 2007 لمناقشة مشاكل سلامة الأرواح فى البحار والأمن البحرى ، وتركزت المناقشات على ثلاثة قضايا هئية علاوة على قضية القرصنة البحرية. وهذه القضايا هي:-



يقول - هاماً - وقامت لجنة السلامة بإعتماد التشرأت الإرشادية لهذا العمل وخاصة للسفن التى لا تشملها المعاهدة والكود المنكوبين، وهى سفن الزرعة وسفن الصيد والسفن التى لا تتلر ركاب، مما بأن تلك السفن قد تتعرض لأعمال القرصنة أو أنها قد تشكل تهديداً للسفن التى تقوم بتطبيق المعاهدة والكود المنكوبين، والإرشادات المعتمدة مطلوب تنفيذها فوراً وهى توضع أفضل الممارسات للأطراف والإدارات البحرية لتوفير الأمن البحرى لجميع أنواع سفن نقل البضائع المختلفة.

كما قامت لجنة السلامة بوضع قواعد للتوعية بسلامة الأرواح فى البحار، وهذه القواعد تشمل التدريب وأسلوب منع شهادات الألفية العاملين فى البحر والقوانين بأعمال المخالفة STCW CODE روبرغ مستويات العاملين فى البحر القيام بالواجبات نحو تحقيق السلامة للأرواح فى البحار.

كما قامت اللجنة أيضاً بوضع مواصفات البوابات الواقية للأماكن الفارغة فى سفن الناقلات ونقلات الصب مثل صهاريج مياه الصابورة، وكذلك المواصفات الواجية فى بناء السفن والأوعية الواجب توافرها فيها لإبراءة سلامة الأرواح العاملين عليها وتغادى المخاطر جعل هذه المواصفات بصفة جبرية لجميع أنواع السفن.

كما قامت اللجنة كذلك بدراسة إقتراح بإنشاء وتشغيل مركز خدمة للعمليات الدولية LRIT Long-range IDENTIFICATION + Tracing Center فى لندن لتتبع السفن التى تسير فى رحلات بحرية بعيدة حتى 1000 ميل بحرى من الشواطىء، مما يلزم لهذا المركز من نظام للأقمار الصناعية، على أن يقوم المركز بنشر المعلومات حول العالم عن تلك السفن وخاصة سفن نقل الركاب وسفن نقل البضائع المختلفة حمولة 300 طن فأكثر وكذا وحدات الخطر البحرى لإستخراج البترول على أن تتخضع هذه الخدمة للسفن التابعة للدول الأعضاء فى المنظمة البحرية الدولية IMO فقط.

والغرض من هذا المركز LRIT هو ضمان سلامة الأرواح فى البحار والأمن البحرى وتوجيه أعمال البحث والإنقاذ وأعمال حماية البيئة البحرية، وهذا يستلزم أن تقوم جميع الدول بإعلاء المركز البيانات اللازمة من موقع السفن التابعة لها وكذا موعد إستلام إشارات الإستغاثة منها فى حالة ذلك طلب.

وأخيراً، فقد ناقشت لجنة السلامة إقتراحاً برفض قواعد معاملة الأشخاص الذين يتم إنقاذهم فى البحر على جميع دول العالم، وهذه القواعد تطلب الدول بالمسؤولية عن أعمال البحث والإنقاذ فى مناطق نفوذها، وإن عليها توفير أماكن أمنة للآثار الذين يتم إنقاذهم فى البحر، ولأسيتاً أن المستلزمات القانونية فى معاهدة Solas SAR ومعاهدة (Serarch + Rescue) لم تاتى بالنتائج المرجوة حتى الآن، وبالتالي فإن الأمر يستوجب وضع قواعد قانونية أكثر أمناً وفعالية يتضمن جميع الصكومات بمسئولياتها فى هذا الواجب بإبصارها عملاً إنسانياً وأدبياً وإقلام تجاه الأشخاص الذين يتم إنقاذهم فى البحر من جميع الجنسيات وعدم تعريض حياتهم للموت حتى ولو كانوا مهاجرين غير شرعيين أو مهربين أو غيرهم.

1 - البدء فى التصديق على القرارات التى تصدرها المنظمة لتنفيذها بالكامل من قبل حكومات الدول الأعضاء فى المنظمة، وهو ما يقلل الثقة فى المنظمة الدولية بينما أن الدول العالمية للسلامة والأمن والبيئة كلها قضايا هامة وضرورية.

2 - أهمية تلوع الدول الأعضاء فى المنظمة للقيام بأعمال الرقابة على تنفيذ القواعد الدولية للسلامة والأمن البحرى حول العالم، ويرى البعض أن هذا العمل التطوعى يجب أن يكون إجبارياً.

3 - دراسة المقترحات القواعد التحقيقات فى الكوارث والصوادث البحرية، وتمت الموافقة على ضرورة الإسراع فى وضع القواعد الجديدة حيث أننا نتعلم من أخطائنا، وضرورة تقديم المساعدة المحققين فى الحوادث فى القيام بأعمالهم. أما قضية القرصنة البحرية فقد فرضت نفسها على المجتمعين بعد إختلاف سفينة تجارية ونامركية تجاه سواحل الصومال وبعثها طاقم من 5 أفراد والذين تم إحتجازهم من قبل المختطفين لمدة ثلاثة أشهر ، وكانت هذه الصلابة واحدة من بين عدة حوادث قرصنة وسرقات مسلحة تعرضت لها سفن تجارية حول العالم فى الآونة الأخيرة، هذا وقد آتت الجهود والتعاون بين دول جنوب شرق آسيا فى ردع عمليات هجوم وسرقات مسلحة لسفن فى خليج المكالم وخليجان ستغافورة، مما يظهر أهمية تعاون دول العالم لتقليل مثل هذه الأحداث.

وهذا الوضع يجعل من الضرورى لجميع دول جنوب شرق آسيا أن تقلل تدخل السفن والطائرات الحربية الأجنبية فى هذه العمليات وبخول تلك السفن والطائرات المياه الإقليمية إذا لزم الأمر لتمكينها من القيام بعمليات ضد القرصنة والسرقات المسلحة أو الإشتباه فى أعمال من هذا النوع، كما طالبات اللجنة الحكومة الصومالية الموافقة على قيام طائرات والسفن الحربية الأجنبية بحراسة السفن التجارية التى تنقل مواد برنامج طعام الدولى إلى الصومال للأغراض الإنسانية، وذلك لمساعدة تلك السفن فى دخول الموانئ الصومالية والخروج منها بسلامة.

كما أدخلت اللجنة بعض التعديلات على المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح فى البحار SOLAS وذلك بخصوص الإحتياطات الواجب إتخاذها قبل الشحن للسفن التى تعمل بضائع زينة، وأخرى بشأن توفير خدمة الأقمار الصناعية لمساعدة النظام العالمى للإنذار والسلامة GMDSS وذلك بوضع المواصفات الفنية اللازمة لتلك الأقمار الصناعية، وكذا توفير إستعمال النظام العالمى للإنذار والسلامة بواسطة لهواتف المحمولة ، كما أدخلت اللجنة تعديلات خاصة بشهادات الإلتزام بسلامة الأرواح للسفن المختلفة، وكذلك تعديلات فى كود الرقابة الغير مشع INF والتفتيات المشعة التى قد توجد فى بعض السفن، وهذا تقررت تنفيذ هذه التعديلات كلها فى موعد أقصاه أول يولييه سنة 2009.

إن تنفيذ المطالبات الخاصة بزيادة الأمن البحرى وفق ما ورد فى معاهدة سلامة الأرواح فى البحار SOLAS والكود الدولى للسلامة فى السفن والموانئ ISPS

رؤية شخصية .. وليست رؤية مصرية

- قرأت في مجلة إنديبيندنت عند إبريل لسنة 2008 م، مقالة بعنوان رؤية مصرية وصاحبة القالة "ولاء حمزة"

- وأخلفت مع ما جاء في المقالة، قسمية رؤية مصرية تدل على أن ما يكتب هو رأي جموع شعب مصر، وهذا غير حقيقي إذ أن ما يكتب ينسب لصاحبه فقط.

- وأرد على أجزاء من المقالة:

* الملك يذهب من قصر المنزة إلى قصر رأس التين ليكون بجوار حرسه وقواته، هل هذا غريب مع وجود ثمر من ضباط؟

* وحذاري فالإجابة هنا خطيرة كان النظام في عهد الملكية، وكان له الضباط متبردين في تلك الأيام، وقد آل إليهم الحكم بعد ذلك، ولو لم يحدث لتكاثرنا أمام الحاكم متهمين، ومن هنا فإن قانون العقوبات المصري يبالغ على محاولة قلب نظام الحكم، ولم يأت على قلب هذا النظام لأنه لو إقتل لصان من قلبه هو الحاكم.

* تشير المقالة إلى حرص الملك على عدم حدوث قتال بين المصريين، وطبعاً لو كان هذا فقط في تاريخ الملك لكان فكيفه ذكراً، ليس قولى مدافعاً عن الملك وإنما عن الحقيقة الغائبة.

* الإضرار الموجه إلى الملك لم يصل إليه، وثابت هذا وغيره لمن يقرأ كتاب أمير البحر والملك.

* على ما هر .. وإبلاغه الملك بأن الشعب ثائر والجيش متفطر، أرى أن المرحوم جيمس ماهر لا يخلو من غرض في هذا، وما هو الملك في 24 يوليو سنة 1952 م، بكلمة بتشكيل الوزارة لاحظوا يا سادة التاريخ، إن شذخ فاروق قرار المفارقة، وتم توجيه خير توديع ولم يكن غريباً أن يكون مثاثراً حتى بابكها، وألحق أنه أي الملك فاروق الذى يقاد يخته المحروسة الأمير يعز وقتي جلال علوية وقال أن من صمده نجيح مسكين هذا الرجل فإنه كمن يصيد بلبل نمر سرعان ما ينتفض عليه وسوف ترى ... وعفواً لم نرى كلنا ماذا حدث لمحمد نجيب، سجن، واعتقال، وقال فو غنه في مذكراته "كنت رئيساً لمصر يتف الحيثيات عن فعل ما حدث له من"

* وعفواً فالمسألة رؤية شخصية

إيطاليا أهم الدول المستوردة من مصر

أوضحت الإحصاءات الصادرة من معهد الإحصاء الإيطالي أن الصادرات المصرية في الترتيب إلى إيطاليا حققت زيادة كبيرة خلال عام 2007 بنسبة 11.4% حيث بلغت 1.036 مليار يورو مقابل 930.5 مليون يورو عام 2006، وذلك تحت إيطاليا المركز الأول كاهم الدول المستوردة من مصر على مستوى العالم في مجال السلع والمنتجات غير الترتيبية، وذلك بعدما وصل حجم التبادل التجاري بين البلدين خلال عام 2007 حوالي 3.97 مليار يورو مقابل 3.7 مليار يورو خلال عام 2006 بزيادة بلغت 9% قيمتها 262.1 مليون يورو بنسبة 7

الهيئة العليا المصرية اليمينية

يتم عقد الدورة السابعة للجنة العليا المصرية اليمينية المشتركة بالقاهرة يومي 12 و13 يونيو القادم برئاسة الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء ونظيره الدكتور على محمد مجور، ومشاركتها عدد كبير من الوزراء والمستشارين من الجانبين، ويسبق هذه الدورة اجتماعات على مستوى كادر الموظفين والجهة الإدارية التحضيرية لمناقشة جدول الأعمال ومشروعات الإتفاقيات التي سيتم توقيعها

منتدى الأعمال المصري اليوناني

عقد بالقاهرة منتدى الأعمال الأول المصري اليوناني حيث شهد أكثر من 300 رجل أعمال مصري ويوناني حضوره بترأسه وزير نائب وزير التجارة الخارجية اليونانية، وقد أكد المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة في كلمته أمام المشرى أن زيارة الرئيس مبارك اليونان في ديسمبر المقبل هي لبسمة للمضي أرسد أساساً قويا لعلاقات أعمق بين الأساطم الاقتصادية بين مصر واليونان، ويحدث لمصر جديد من اليرص التجارية والإستثمارية بين الشركتين في البلدين، فقد بلغت الزيادة المستمرة في حجم التجارة بين البلدين 325 مليون يورو عام 2007 بزيادة 11% عن العام السابق، كما أن الإستثمارات اليونانية في مصر بلغت في نفس العام 168 مليون دولار

محالات الإستثمار بين مصر والسودان

وقع الدكتور محمود مسمى الدين وزير الإستثمار مع كوستي ملتيني وزير الإستثمار السوداني إتفاقية لدعم وتوسيع مجالات الإستثمار بين مصر والسودان حيث تم تحديد 9 مجالات للإستثمار شملت القطاع الزراعى والنفط والغازات المعدنية والصناعات الزراعية والسياحة والنقل النهري والبيئة الأساسية والطاقة والتعدين وكذلك النشاط المرتبط بالقطاع المالى غير المصرفى بنك.لوجيا المعلومات، وذلك بدء على أولويات فرضتها الخافسة والبيئة التنسية في كلا البلدين

أخبار من فوق السحاب



الاستعداد لتشغيل مبنى الركاب رقم 3

تشغيل الأسواق المرة: فازت شركة مصر الطيران والسباحة والأسواق المرة بعد تشغيل الأسواق المرة في مبنى الركاب رقم 3، وقد أستعدت الشركة لذلك بمجرد إفتتاح المبنى رسمياً، وقد تم تخصيص حوالي 3900 متراً بإيجار سنوى 21 مليون دولار يتم تشغيله شركة مينا القاهرة

تطوير الخدمات الأرضية تم تطوير أسطول شركة مصر الطيران لخدمات الأرضية وتحديث معداته التي تبلغ 1300 وحدة ويتم تشغيلها 4500 من الكوادر البشرية المدربة على أعلى مستوى

أكبر وحدة تمويين: أنتجت شركة مصر الطيران للخدمات الجوية من الدراسات الخاصة بإنشاء وحدة تمويين في الشرق الأوسط

بنيتي الركاب رقم 3 التي سيتم إفتتاحه في آخر العام الجاري، وتقدم هذه الوحدة بخدمة جميع الرحلات بأعلى مستويات الجودة

مواصلة الأجهزة والمعدات

طيار جديد الجنب

أرتفعت تكلفة بناء مطار الموجة الجديد من 5 مليارات دولار إلى 9 مليارات، وبيد المطار العمل والتشغيل عام 2010 بغرة إستراتيجية تصل إلى 24 مليون مسافر سنوياً

زيادة رحلات مصر الطيران

قررت شركة مصر الطيران زيادة رحلاتها خلال الصيف الحالي 415 رحلة خارجية أسبوعية بدلاً من 349 رحلة، وقد طرح مدير إداره إقتصاديات تشغيل الخطوط بأن أقوم السيفي الحالي يظهر زيادة في عدد الرحلات إلى منطقة الشرق الأوسط بنسبة 16% وأوروبا بزيادة 23

شركة طيران جديدة

صرح الشيخ أحمد بن سعيد آل مكتوم الرئيس الأعلى لطيران الإمارات بأن حكيمه قرر إنشاء شركة طيران جديدة لتتنافس مع الخطوط الجوية العربية والإمارات وتتقدم الشركة الجديدة بتأجير طائرات ذات موز واحد، وتبدأ رحلاتها خلال عام لولب أكبر عدد من السياح

مطار جديد لطابا

تمت الموافقة على إنشاء مطار على الطريق بين هب ونويج لخدمة السياحة بطابا، وقد صرح هاني متولى محافظ جنوب سيناء، بأنه تم تخصيص 9 كيلو مترات عربية لإنشاء هذا المطار التي تكلف مرحطه الأولى 100 مليون جنيه، ومن المتوقع أن يحدث تطوراً عالمياً إلى جانب مطار طابا الحالي، وتوقع السياحة لحوالي 63 مشروعا مساحياً تبلغ طاقتها التخزينية 10 آلاف سرير

معرض "أفيكس" 2008

تعزز وزارة الطيران المدني برئاسة الفريق أحمد شفيق وزير الطيران مؤخراً ما هو مخطط إقامة معرض "أفيكس 2008" في ميناء شرم الشيخ الجوى وذلك خلال شهر نوفمبر القادم



تغطية / محمد صابر

المنتدى العربي الدولي لصناعة النقل البحري شراكة صناعة النقل البحري مع التعليم والتدريب

ومن هذا الصرح الذي بدأت منه ومنذ أرتبطت بهذا المجال وحتى الآن تليقبت أشياء كثيرة في صناعة النقل البحري حيث تم إخضاع العمل الدولي إلى مقاييس دولية . وابتدأت الأكاديمية ومنذ نشأتها يوضع فكر حديث مع التطوير المستمر لمتطلباتها أول مؤسسة جمعت كل ما كان له أثر في النقل البحري وأصبح أدنياً أكثر مصنع بشري في العالم.

وبين الدكتور / جمال غوش مدير كلية النقل البحري أهمية التركيز في العنصر البشري في التعليم والتدريب حيث أنه الركيزة الأساسية وإعداده إعداداً كاملاً من الأمور الواجبة لرواكب السوق الملاحة العالمي حيث إن كثير من الدول الأوروبية الآن تشترع بالعمل في صناعة النقل البحري وهناك بعض الضوابط والمهنيين لم يلتحقوا بعد بسوق العمل وذلك يرجع لبعض العوامل وهي عدم تدريبهم أو عدم كفايتهم أو عدم اتجاههم للشركات الكبرى ونحن الآن نؤكد على دعم وزارة الأكاديمية لهذا المنتدى بحث غوش أطراف صناعة النقل البحري التي تدعم وتساهم المنتدى بوضع خطط إستراتيجية مع التطوير والتحديث في الأساليب العلمية وطرق التفقيات البناءة لرواكب سوق العمل. هذا أيضاً بالإضافة إلى ورش العمل التي شاركت فيها كافة الأعضاء والأطراف وعرض المشاكل الملحة والأهمية التي سمعنا إلى حلها مع تحمل كافة القضايا الأخرى.

**ويعد هذا عرض ورش العمل / ورشة عمل (1)
"شراكة صناعة النقل البحري في وضع معايير جودة التعليم والتدريب"**
- إحتياجات سوق النقل من مسارات تعليمية وتدريبية جديدة وتحديث المسارات التعليمية الحالية لتتوافق مع سوق العمل البحري.

- عمل إنشاء مكاتب إحصاء لشعبي أعضاء المنتدى تهتم بالمتابعة الدورية للعلمية التعليمية والطالب المهنية وتتلقى التقارير والملاحظات
- مناقشة مستويات التعليم والتدريب الواجب تنفيذها وأساليب المتابعة والتقييم - دور المعهد البحري في تحقيق مستويات التدريب والتأهيل أثناء فترة الخدمة البحرية ومتابعة الخريجين أثناء العمل.
- عمل مع عملاء التدريب العملي والاسف من جانب أعضاء المنتدى.

ورشة عمل (2) "التعاون المستقبلي بين النقل البحري والتعليم والتدريب"
- إنشاء قاعدة بيانات إلكترونية تحتوي على بيانات شاملة من الطلبة والضباط والمهندسين والبحريين ومتطلبات الشركات والمؤسسات لتحقيق توافق العرض والطلب - إنشاء قاعدة بيانات خاصة بالبورصات والمسارات التعليمية ومتطلبات التأهيل للحصول على الشهادات البحرية وأحدث تكنولوجيا صناعة النقل البحري .

- استعراض الأهداف العامة والخاصة لمقرر إنشاء المنتدى العربي الدولي للتعليم والتدريب وصناعة النقل البحري.

- إستعراض الشكل الإداري والفني والتمويلي وكيفية تغطية لتحقيق الآمال المبرجة من إنشاء **وأختم المؤتمر بالجلسة الختامية والأمان توصيات المنتدى لتحقيق الآتي:**
1 - توثيق الصلات بين المؤسسات المتخصصة والممثلين المؤازرة والعون في تنفيذ تلك البرامج.
2 - توفير نظام منقول للمعلومات واشتقاق يخلق الاتصال الدائم بين أعضاء المنتدى ويحتوي على إبيانات الأساسية لأعضاء المنتدى يتفرع منها قواعد بيانات متخصصة كل في تخصصه.
3 - إنشاء قاعدة بيانات إلكترونية تحتوي على بيانات شاملة وحديثة عن الطلبة والضباط والمهندسين والبحريين ومؤسسات الشركات والمؤسسات لتحقيق توافق العرض والطلب.
4 - إنشاء قاعدة بيانات على شبكة المعلومات الدولية خاصة بالبورصات المختلفة ومواعيد إنقضاها وتكلفتها وكيفية التسجيل بها والمسارات التعليمية ومتطلبات التأهيل للحصول على لشهادات البحرية.
5 - تقديم الشركات فرص تدريب العملي على سفنها لطلبة أعضاء هيئة التدريس بكتلية النقل البحري والجامعة البحرية التعترف على أبحاث توصلات إليه تغطي صناعة النقل البحري وتحقيق الربط بين الدراسة العلمية والعملية.

تختل صناعة النقل البحري وإعداد كوادرها البشرية من العوامل الهامة عالمياً وتعديتها وتطورها بعد ركيزة الدول المتقدمة

هذا ما دعا الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، كلية النقل البحري والتكنولوجيا تحت رعاية معالي وزير النقل المهندس / محمد منصور بعقد المنتدى العربي الدولي لصناعة النقل البحري، شراكة صناعة النقل البحري مع التعليم والتدريب في الفترة من 30 مارس إلى 1 أبريل 2008 بقتدق الفور سيزون - سان ستيفانو - الإسكندرية.

- هذا وقد أقيم المنتدى العربي الدولي للتعليم والتدريب وصناعة النقل البحري نظرية إحصاءات السوق والبحري والى من الكوادر البشرية وإعدادها للعمل في قطاع النقل البحري وتخليق السفن. وكان المنتدى كثير من الأهداف أهمها وضع خطط إستراتيجية لتعليم التعاون على المستويين العربي والدولي بين المهنيين وصناعة النقل البحري والتعليم والتدريب - التنسيق بين كافة الأطراف البحرية لرواكب المستمرة لسوق العمل وتوثيق الروابط بين مؤسسات ومنظمات وشركات وهيئات ومعايير وكليات بحرية .
- إيجاد مسارات تعليمية جديدة مع إعداد الكوادر البحرية لكي تتوافق مع سوق العمل البحري .
- تبادل الخبرات العلمية بين أعضاء المنتدى.

- إنشاء قاعدة بيانات إلكترونية لطلبة وخريجين الدراسات البحرية والمهنية المميزين علمياً وسلياً بالإضافة إلى الشركات الملاحية الكبرى لتحقيق إتقاء العرض والطلب للتدريب والعمل على السفن.

هذا وقد صرح اللواء / هشام الغنيم سكرتير عام قطاع النقل البحري مؤشراً أن جمهورية مصر انضمت كعضو نشطاً بالانضمام للشري حيث إنه من العناصر الفاعلة والأساسية لذلك أهمية جمهورية مصر العربية مع مختلفه من الجانبين IMO و ILO وبغير بوجود الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري هذا الصرح العالمي الذي تمت إثارته إلى العالم أجمع إقليمياً ودولياً وكذا تم إنشاء المعهد الإقليمي للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بدوره الفعال والمؤثر. هذا بجانب اللجنة البحرية العالمية وبورها من التطوير والتحديث وتأكيد جودة التعليم والنقل البحري من ضباط ومهندسين وكوادر شريحة مؤهلة ومعمدة مع تفصيل دور الأكاديمية وأخبارا إن إنشاء موقع على الإنترنت بهدف الدعم والإرشاد مع إنشاء بنك معلومات النقل البحري لرواكب الإبحار العالمي.

وأعلن بعدها الدكتور / جمال مختار رئيس الأكاديمية البحرية بتقديم كافة الشكر والفرقان لجمعية فيكتوريا جروب التي تقفهم تماماً أهمية العنصر البشري في صناعة النقل البحري حيث قدموا فكر جديد يواكب فرص جديدة لأواحدة من أهم الصناعات وهي صناعة النقل البحري. حيث أبهر من إسهامات الدالية في جري أن هناك دولا كثيرة غيرت الوضع الحالي وبدأت الهند والمالين وغيرها من الدول تدخل في صناعة النقل البحري بشكل مؤثر ومن هذا يجب أن نعد أنفسنا إعداد كمن لا يدع مستقبل أفضل وأول يرى لنا دوراً ووجوداً في عصر العولمة والإفتراح



جانب من المناقشة بحضور

ماذا تعرف من إقتصاديات السوق؟؟

بقلم محاسب سعيد رجب الخبير المالي والإقتصادي



إن مفهوم اقتصاد السوق أو اقتصاد السوق الحر هو النظام الإقتصادي الذي يتم فيه توزيع السلع والخدمات من خلال آليات السوق الحر في نظام حر للأسعار - بدلاً من قيام الحكومة بذلك في الاقتصاد الشمولي. وفي ظل اقتصاد السوق يتم توزيع الموارد استناداً على تفاعل قوى السوق وهي: العرض والطلب والأسعار، وإمكان اعتبار السوق أنه اقتصاد سوق حقيقي، فإن العناصر الأساسية المتمثلة في العمل وهي السلع والخدمات ورأس المال - يجب أن تكون متحررة من القيود الحكومية والحوافز التجارية بحيث تكون قادرة على التحرك والانتقال عبر الحدود. وتستند إقتصاديات السوق إلى مبدأ أساسي هو الحرية الفردية والحرية هنا تعني أن يختار المستهلك بين العديد من السلع والخدمات التنافسية وتعني أيضاً أن يختار العامل مهنته أو وظيفته ومع ذلك فإنه لا توجد دولة تتأخض دائماً داخل حدودها على حرية مطلقة لإقتصاد السوق.

الممارسات من السلع والخدمات ومزبداً من الاستثمار الإنتاجي وإضافة المزيد من الطاقات الإنتاجية والتنمية ولكن من المهم أن نسال كيف السبيل إلى تحسين الإنتاجية والإنتاجية - فإن أول أن قضايا الإنتاجية تتطلب مخلفات أساسية تركز أهمها في توفير مستويات مادية عالية المعيرة من العمالة على مختلف نوعياتها تعمل على تحديث وتطوير طرق التصنيع واستخدام الفن الصناعي المتقدم والمتلائم التقنيات رفيعة المستوى في قطاعات الإنتاج والخدمات. وكل ذلك يستلزم خطاً واقعياً تتصف بالشمولية والتكامل مع توافر مصادر التمويل اللازمة وأن إستخدام التقنيات المتقدمة في عمليات إنتاج السلع والخدمات في الإقتصاديات التنافسية الرئيسية مثل كوريا والصين والبرازيل والهند - مما أدى إلى تحقيق مستويات عالية الإنتاجية وتكاليف العمل منخفضة في بعض الإقتصاديات كما في الصين والهند وهذا يعبر المنافسة المتزايدة التي يواجهها المنتجون الصينيون للمنتجات الصناعية والخدمات على ظل التوجهات العالمية المتزايدة نحو إقتصاد السوق وتحرير لتجارة العالمية والدور المتزايد للقطاع الخاص - أزمات أهمية تنظيم التوازن الإقتصادي العام في أي دولة عبر السياسات الإقتصادية المالية.

إن تكامل السياسات الإقتصادية في إطار إستراتيجية شاملة تتضمن سياسات ميسكة والإمداد والمهنية ودور أي حكومة المساعد والمشحج الذي تضمن سياسات إستراتيجية النمو، كل هذا يشكل مخلفات أساسية لتحقيق نمو عال مستدام على المدى الطويل. وتصبأ لمواجهة التطورات والأحداث والمصادم غير المتوقع تعمل الحكومات الناهية على ضبط الأوضاع الإقتصادية من خلال إجراء تغيير في السياسات والتي تؤدي إلى تحقيق استقرار الإقتصاد. وأن مجاز ضبط الأوضاع الإقتصادية عام جداً مستلزم على الاستقرار وإستراتيجية النمو. وتتم إدارة الإقتصاد الكلي في هذا الإطار من خلال السياسات المالية والرفعية.

وتتكرر أهداف السياسة الإقتصادية في تحقيق التنمية وتحسين معدلات نمو الناتج المحلي الإجمالي وتخفيف معدلات البطالة وتحسين معدلات التوظيف واستقرار المستوى العام للأسعار والوصول بمعدلات التضخم إلى أدنى مستوياتها نسبياً وعلى استقرار سعر الصرف والمحافظة على استقرار القوة الشرائية للعملة الوطنية وتأمين إحتياجات المواطنين الأساسية ومساعدة العمل على تحقيق نمو اللفر وتحقيق العمالة في توزيع الدخل والثروة وعلى الرغم من وجود العديد من السياسات الإقتصادية التي يمكن استخدامها كتعزيز على النشاط الإقتصادي إلا أن أهمها السياسات المالية والإسياسات النقدية ومن بين هذه السياسات أيضاً السياسات التجارية والسياسات المالية مع السياسات النقدية مما أدت إلى استقرار العمل وتتمتع الحكومات هاتين السياستين في توليات مختلفة لإدارة وتحقيق الأهداف الإقتصادية.

الأولى يجب أن نأخذها إلى ظاهرة خطيرة وهي ظاهرة الإحتكار حيث تؤدي إلى تقيش المحتكرين وإلى زيادة موجبات التضخم من الراجح على أي دولة، فالتضخم على أيدي المحتكرين لأن المحتكر يبيع في غرض إقتصاديات السوق في مقتل - إذ أنه سيحصل من قوى السوق وهي العرض والطلب والأسعار غير فاعلة - إنما تمكن ييد المحتكرين وهو أمر بالغ الخطورة يجب التعرض إليه والعمل على تجنبه.

واللهو التوفيق،

إن مفهوم إقتصاد السوق الحر لا يستخدم تماماً بالمعنى الحقيقي، كما أن إقتصاديات السوق لا تقدم حلاً مسرعاً في مواجهة الكثير من القضايا والمشكلات التي يصعب حلها من خلال نظام الأسواق الخاصة حيث تمارس الحكومات دوراً حيوياً لفصامعة والمساعدة في تذليل الكثير من المشاكل والعقبات في هذا المجال.

لنلق نظرة من أوجه القصور ونقص الكفاءة التي تلازم الإقتصاديات الشمولية التي تدار من قبل الحكومات - فإن نظام إقتصاد السوق الحر يتيح فرصاً واسعة لتطور الإقتصادي والتقدم التكنولوجي وبناء وفورات عالية المستوى في مختلف مجالات الإقتصاد الوطني.

ومع ذلك فإن إقتصاديات السوق لا تخلو من حالات عدم الأنصاف وإسداء إستغلال بعض الأمور التي تتسم بالخطورة ويعد ذلك تتطلب الأمور تفعيل الدور الرقابي على الأسواق وحماية المنافسة ومنع الممارسات الإحتكارية.

وفي إطار مفهوم إقتصاديات السوق حيث يعمل النظام الإقتصادي من خلال آليات السوق الحر في نظام حر للأسعار. وبعد بلوغ الإقتصاد ذروة نشاطه الإنتاجي عادة ما تظهر ظاهرة غلاء الأسعار، عندما يقل إجمالي العرض من السلع والخدمات عن ثلثة إجمالي الطلب عليها في السوق، عندئذ يجب على الدولة أن تتحرك باستفادها السياسات الإقتصادية بأسرع وقت لارجاعها هذه الظاهرة قبل أن يتحول التضخم إلى طفة مفرغة من الأرباح في الأسعار والأجور والذي يؤثر بالتالي على أرباح تكاليف الإنتاج مما ينعكس على المنافسة التي هي ركن أساسي من أركان إقتصاد السوق ويضعف فاعل لضمان إستمرارية هذا النظام الإقتصادي وتؤكد أدبيات نظم الإقتصاد على أهمية دور الدولة في إقتصاديات السوق ومن المهم إنتاج سياسة حاكمة لصعاف المنافسة ومنع الممارسات الإحتكارية.

ومع المهم أن نؤكد أن حرية الأسواق لا تعني اللغضي في الأداء أو غياب دور الحكومة ولكن يعني أن أي حكومة يجب أن يكون لها دور أكبر ومحدد للحفاظ على استقرار العمالة وتبكي مجاز التضخم بحماية المنافسة وحماية المستهلك ومنع الإحتكار وأن تضع القواعد والأحكام الأساسية للسوق والمحافظة على تطبيقها طبقاً لنظام التحكم لتسوية التنازعات بمعنى أن دور الحكومة في إقتصاد السوق هو تحسين وشدت السوق وأن يكون تشطها أصابع تقويل قوى السوق (العرض) والطلب والأسعار ويومع هنا أن تتناول أهمية تدخل الحكومة في إقتصاد السوق وحماية المنافسة للممارسات الإحتكارية وحماية المستهلك.

وبناءً على أن تشير إلى ضرورة حماية المنتج المحلي في الإقتصاديات العالمية يجب إتخاذ إجراءات وسياسات عديدة لحماية المنتج المحلي وحماية الصناعة من إغراق السوق المحلي بالسلع والخدمات التي قد تؤدي إلى ظفك صناعات ونشاطات ومشتات كثيرة ناشئة لم تصل بعد إلى مستويات الكفاءة الإنتاجية التي تمكنها من المنافسة.

وهذا تمهيداً للدولة إلى حماية المنتج المحلي فإنه يجب عليها أن تسعى وبدأاً للارتقاء بمستوى الإنتاج والكفاءة الإنتاجية إلى المستويات العالمية من الإنتاج وعندما يتسنى تحقيق رفع معدلات الإنتاج على المستوى الكلي والقطاعي فإن ذلك يساعد كثيراً في إمكان التخفيف من إجراءات حماية المنتج المحلي - بمعنى أن حماية المنتج المحلي تتم لفترة إنتقالية مشروطة بتحصين الإنتاجية الحقيقية للإقتصاد الوطني وإنتاجية المنافسة.

وفي معظم الأحيان فإن الكفاءة الإنتاجية يصاحبها دائماً تخفيض تكلفة الإنتاج وجودة نوعية المنتج وتضمن مستوى تنافسية المنتج في الأسواق الداخلية والخارجية وزيادة وتحسين نوعية



MANON

E G Y P T

**YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS**

Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said

Head Office:

31, Sultan Hussein St.
21519 Alexandria - Egypt.

P.O. Box 629

Tel.: +203 4832000 (6 Lines)

Fax: +203 4832000

www.manon@egypt.com





القضاء المصرى العادل قضى ببراءة رجل شريف خدم أكثر من (40) عاماً فى المجال العسكرى والمدنى ، ومشهود له بالنزاهة وطهارة اليد والأخلاق الكريمة .

إنه اللواء بحرى/ محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى الذى لم يتوانى يوماً عن بذل الجهد والعطاء طوال هذه المدة لخدمة مصرنا العزيزة، ويشهد تاريخه الحافل بذلك فى جميع المناصب التى تولاها وترك فيها بصمة واضحة ، وكل من عمل وأقترب من هذا الرجل يشهد له بالكفاءة وحسن الخلق والتعاون والإخلاص ، ومازال يعطى ولديه الكثير من الفكر والعمل يقدمه لمصرنا الغالية .
إنه القضاء العادل وبراءة رجل شريف
لواء بحرى/ هشام عمر السرساوى
رئيس قطاع النقل البحرى



السيد اللواء أ.ح

توفيق عبد الحميد أبو جندية

رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء الإسكندرية

وجميع العاملين بالهيئة

يتقدمون بخالص التهنئة

للسيد اللواء بحرى أ.ح

محمد أحمد إبراهيم يوسف

رئيس مجلس إدارة

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

لحصول سيادته على حكم البراءة

ويشيدون بالقضاء المصرى العادل

ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والنجاح





جميع العاملين
بالشركة القابضة للنقل البحري والبري
يتقدمون بأخلص التهنية
للسيد اللواء بحرى أ.ح



محمد أحمد إبراهيم يوسف
رئيس مجلس إدارة
الشركة القابضة للنقل البحري والبري
وأفراد أسرته الكريمة

لحصول سيادته على حكم البراءة
ويشيدون بالقضاء المصرى العادل
ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والسداد والنجاح والتقدم
ومزيدا من الإنجازات والنتائج الجيدة للشركات التابعة
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس



محمد حسنى مبارك

الشركة المصرية لخدمات النقل والتجارة - ايجيترانس



مهندس / حسام لهيطة
رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب
وجميع العاملين
يعربون عن أخلص التهانى
للسيد اللواء أ.ح



محمد أحمد إبراهيم يوسف
رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبري
لصدور حكم البراءة فيما نسب اليه بدون وجه حق
ويشيدون بتزاهة قضاء مصر العادل

ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والسداد والنجاح
ومزيد من الإنجازات والنتائج الطيبة للشركات التابعة
فى ظل القيادة الرشيدة
للسيد الرئيس



محمد حسنى مبارك
باعث نهضة مصر الحديثة



ميناء السخنة

موانئ دبي العالمية



السيد اللواء بحرى / ممدوح دراز رئيس مجلس إدارة هيئة موانئ البحر الأحمر
والسيد الريان / أسامة الشريف رئيس مجلس إدارة والعضو المنتدب لشركة تنمية ميناء السخنة
يقومان بتوقيع وإستلام عقد الشراكة



كلمة المهندس / محمد منصور
وزير النقل المصرى



كلمة سعادة / سلطان أحمد بن سليم
رئيس شركة موانئ دبي العالمية



ميناء السخنة

- تطوير وإدارة ميناء السخنة
- تحسين الخدمات المقدمة للعملاء
- تحديث البنية التحتية للميناء
- صيانة الميناء
- نظم أمن الميناء
- تساهم في بناء مصر المستقبل
- فكر جديد وأداء متميز

ميناء القسرون

Website: www.spdc.com Email: info@spdc.com



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الإسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية
AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

بنية خاصة موائى الجمهرية العامة.

تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جم
ممتلك الشركة اجبت بمعدات التداول أمتا
مستودع ومراكز العمل الخاصة بالجم

الشركة بالهدت معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع
المبنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
إدارة واعية ومدرية ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والتراخيص للعمليات.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .

مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاثة والجرادة .

- تخزين السيارات بجميع أنواعها والآلات والمعدات والسحب لى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة .
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .

- تفريغ مشمول الحاويات لطفة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والبرونة .
- بما مجمع جمركى متكامل لنمو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة يمكنه متصلة بالحاسب الآلى لصلحة الجمارك .

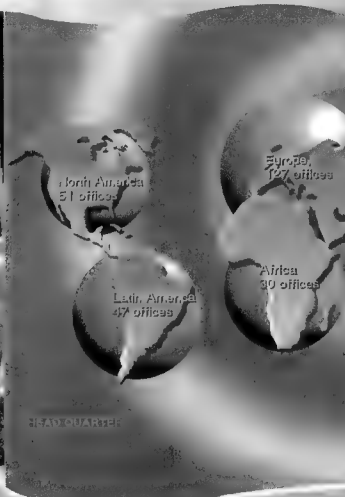
موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب)
- القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil. 012 394 2216
E-mail: ragabnet@intouch.com

الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق
إسكندرية
القاهرة الصحراوي كينج مريوط - الإسكندرية
ت : ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)
موبيل : ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)



Services Offered in

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@afifiworld.com

web site: www.afifiworld.com

TEL: +2(03)5905730

+2(03)5928123

FAX: +2(03)5923797

+2(03)5901521



رئيس مجلس الإدارة
وأسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
يتقدمون بأخلص التهانى
للسيد اللواء بحرى أ.ح



محمد أحمد إبراهيم يوسف

رئيس مجلس إدارة
الشركة القابضة للنقل البحري والبري
وأفراد أسرته الكريمة

لحصول سيادته على حكم البراءة
ويتشيدون بالقضاء المصرى العادل
ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والسداد
والنجاح والتقدم

ومزيداً من الانجازات والنتائج الجيدة
للشركات التابعة
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



.....

الأستاذ محمد وجدي
شركة ماكس مارين للتوكيلات الملاحية
والخدمات البترولية
يتقدم بالتهنئة

إلى السيد الريان / عبد العزيز إبراهيم
وشهرته (الريان سامي)

رئيس مجلس إدارة شركة ماكس مارين
للتوكيلات الملاحية والخدمات البترولية
بالثقة الغالية بفوزه بعضوية المجلس المحلى الشعبى لحرى
الفترة (ثان) فئات الحزب الوطنى
للقائى بصدق وأمانه وإخلاص وإيماناً بالله وبداء الواجب
بحسم وجديه نحو خدمة أبناء المنزله ثان - أمين بالثقة فى
السيد الريان لتحقيق ما وعده به فى الوقوف مع المواطنين
« الوقوف مع المواطنين لحل مشكلاتهم اليومية بحسم ويسرعه
« ولتخفيف الأعباء عن الأسر الفقيرة ومحدودى الدخل
« والإنفراجة الحقيقية للظروف بالمتجم ورفع مستوى المعيشة
« ولمارساة أسلوب الرقابة الفعلية على الأجهزة التنفيذية لتتضمن
فى التعامل مع المواطنين
« وتمويل المشروعات الصغيرة والمتوسطة لتنشيط المجتمع
« وتنفيذ مشروعات الصرف الصحى
« وحصول مياه شرب نظية 100% لكل بيت
« وانتشار خدمات الحزب الوطنى داخل المناطق الشعبية



واللهولم الوصيق

TOTAL LOGISTICA



TOTAL COMMITMENT



11 EDONIS ST.
ABRAHIMIYA

TEL: (203) 5934726

(203) 5910058

www.totallogistica.com

اللوجستيات في محطات الحاويات

الجزء الأخير

بفضل/ د. سمير معوض محاضر في الإقتصاد البحري وصناعة اللوجيستيات

تكلمنا في العدد الماضي عن تخطيط العمليات الأساسية لمحطات الحاويات وقمنا بتقديم أبعاد النشاط الحاويات التي تقدم لها محطة الحاويات خدماتها اللوجيستية ويتعرض في هذا العدد إلى الوظائف الأساسية لإدارة محطات الحاويات وبعض المشكلات التي تتسم بها المفاهيم والتطبيقات في محطات الحاويات.

رابعاً : الوظائف الأساسية لإدارة محطات الحاويات:

إعداد الحطة بالأبعاد الزمنية من الميناء / المستفيدين الكفاء ومعدات التداول - الملاحة إستقبال وتوزيع وحرق الحاويات .. وكذا عمليات تسليمها.

إعداد وتنظيم الدورة المستندية اللازمة لإستلام وتسليم الحاويات والتأكد من أن جميع رسوم الميناء والضرائب الجمركية والضرائب المستحقة قد سددت.

الدائرة والمخاطف على عمل تقرير حالة (Status Report) لجميع حاويات الجارى تسليمها والجارى تسليمها وما هو موجود منها فعلاً في الصاغة . وتسليم هذا التقرير لخط الملاحة المتنى.

الدائمة على القيام بإعداد بيان عد وحجم (جردة) لأبعاد الحاويات وكذا المعدات الموجودة في الحطة .. والحاويات التي لدى العملاء لتسليمها أو ترقيتها.

إعداد خطة مسبقة / منهاج عمل لكامل حصة السفينة وعمليات التوزيع / الإقبال من واقع المعلومات الإستراتيجية (Data) للخدمة من الخط للبحر أو وكلائه.

إعداد الأوامر والزمن والمعدات لتقييم عمليات الشحن والتفريع (Stevedoring) السفن التي تأتي إلى الحطة.

وضع مخططات الحاويات (Stowage Plan) لتوزيع شحنها بما في ذلك البيان المفضل (Manifest) الحاويات للخدمة على وضائع خطرة (Hazardous) لتسليمها للسفينة.

توفير ضمانات وإجراءات الأمن لحاويات والمعدات والميناء والأفراد الموجودين في محطة الحاويات على التمرر للمنصوص عليه في مونة حماية الحاويات والسفن (ISPS).

إعداد جميع التقارير المتعلقة بكل ما يدور في الحطة من مهام وكذا جميع ما يربطها بالسفن القائمة أو الراجعة من عمليات / خدمات.

أن تكون هناك خدمة دقيقة وحسنة وإفافية تحقق الأمداف على كل ما يدور في الحطة من أعمال يتم إنجازها أو قيد الإنجاز.



« القرمي في عمله.

- والتعاملات الإقتصادية الإستراتيجية في هذا المضمار معنية بالمرجة

الأمر

• بالكيفية التي يتم بها تمويل الإستثمارات في الموانئ

• وكيف يجري تنظيم العمل بها.

• وكيف تدار جميع العمليات والأشعة اللوجيستية بها.

محطات الحاويات/ الموانئ وأقية المستوى (Hyper) صارت الآن كدار فنياً وإدارياً ويشترط على نهر متزايد الاحتراف بإيعاز من معدلات إستجابتها عن طريق تقليل تكاليف العمليات فيها، وفي الغالب فإن الحكومات في دول هذه المناطق باتت شاعلة في التركيز بكثافة على إمداد هذه الموانئ والمحطات بما يعرف بالسلع العامة (Public goods) أي السلع والخدمات التي لا يتوافر القطاع الخاص الموانئ الكافية للإضطلاع بتوفيرها.

لدينا فإن محطات الحاويات لم تزل من كمنة الحاويات التي تم تداولها على مستوى العالم والبالغ تعدادها 400 مليون حاوية سوي 3,6 مليون حاوية أي أقل من واحد في الألف فيما تدارك موانئ الصين 80 مليون حاوية بما نسبته 20% هذه الفجوة تشير قدرأ من حوافز إعادة هيكلة أسس وأهداف تشغيل محطات الحاويات في الموانئ المصرية.

فمنساعة النقل البحري في جوفهر تفاعلاتها اللوجيستية تقوم على:

• عملية خدمات الميناء.

• عملية صناعة اللوجيستيات.

• عملية التعاملات الإقتصادية.

سادساً : خاتمة هذا البحث:

التجارة في القرمي المنطقي الإقتصادية في العالم قابعة وصناعة اللوجيستيات هي المفاخ اللامعي لدمج وتوسيع وإزاحة هذه القرمي المنطقي.

إدارة المحطات منوط بها توجيه وتسيير جميع العمليات لضمان كافة الأداء.

ويحدث تحقيق النجاح المحطة أو أشتطتها على مدى حسن التخطيط والتنظيم وبنائية.

الحطة ليس بوسهها السيطرة على توجيهات البضائع الواردة إليها ولكن بمقهورها السيطرة على سلامة وسهولة تنقلها من خلالها.

وهذا في عمله يتم من خلال نظم ملاحة إبحارية ومؤهلة للإدارة المتخصصة.

وعلى محطات الحاويات أن تترك أن إقتصاد صناعة الخدمات صار من أقوى إقتصادات العالم وأهمها إستثماراً وتكنولوجياً.

إن صناعة اللوجيستيات قد تسلمة ممتدة تقوم على محورين هامين الأول محور مجال الأنشطة (economies of scope) والثاني محور وفورات حجم الإنتاج (economies of scale) (والتأثير/ محطة الحاويات الذي/ التي تقوم على هذين المحورين هي التي تستحق أكثر الأمداف نجاحاً.

رابعاً : الوظائف الأساسية لإدارة محطات الحاويات:

إعداد الحطة بالأبعاد الزمنية من الميناء / المستفيدين الكفاء ومعدات التداول - الملاحة إستقبال وتوزيع وحرق الحاويات .. وكذا عمليات تسليمها.

إعداد وتنظيم الدورة المستندية اللازمة لإستلام وتسليم الحاويات والتأكد من أن جميع رسوم الميناء والضرائب الجمركية والضرائب المستحقة قد سددت.

الدائرة والمخاطف على عمل تقرير حالة (Status Report) لجميع حاويات الجارى تسليمها والجارى تسليمها وما هو موجود منها فعلاً في الصاغة . وتسليم هذا التقرير لخط الملاحة المتنى.

الدائمة على القيام بإعداد بيان عد وحجم (جردة) لأبعاد الحاويات وكذا المعدات الموجودة في الحطة .. والحاويات التي لدى العملاء لتسليمها أو ترقيتها.

إعداد خطة مسبقة / منهاج عمل لكامل حصة السفينة وعمليات التوزيع / الإقبال من واقع المعلومات الإستراتيجية (Data) للخدمة من الخط للبحر أو وكلائه.

إعداد الأوامر والزمن والمعدات لتقييم عمليات الشحن والتفريع (Stevedoring) السفن التي تأتي إلى الحطة.

وضع مخططات الحاويات (Stowage Plan) لتوزيع شحنها بما في ذلك البيان المفضل (Manifest) الحاويات للخدمة على وضائع خطرة (Hazardous) لتسليمها للسفينة.

توفير ضمانات وإجراءات الأمن لحاويات والمعدات والميناء والأفراد الموجودين في محطة الحاويات على التمرر للمنصوص عليه في مونة حماية الحاويات والسفن (ISPS).

إعداد جميع التقارير المتعلقة بكل ما يدور في الحطة من مهام وكذا جميع ما يربطها بالسفن القائمة أو الراجعة من عمليات / خدمات.

أن تكون هناك خدمة دقيقة وحسنة وإفافية تحقق الأمداف على كل ما يدور في الحطة من أعمال يتم إنجازها أو قيد الإنجاز.

خامساً بعض المشكلات التي تتسم بها المفاهيم والتطبيقات

في محطات الحاويات:

في عدد من محطات الحاويات لاسيما التي لم تنشأ على أسس من التحالفات الدولية غالباً ما تبرز الاختلافات في الجاهز مع مؤثرات وضغوط المنافسة الدولية في مجالات التخطيط والإنتاج والتوزيع المتناسق.

كما تسهم التغيرات ما بين البنية التحتية والبنية الدولية (المعدات والمخاطف) في إضعاف بنية الإدارة وبنيتها قدرتها على الإنجاز والتكامل مع سلسلة المنافسات الدولية التي لا تكتف عن التطور.

وتجلى هذه التطورات الفاتية والدائمة في التطور في أن النشاطات المخيعة النافقة السلع والبضائع الحارة ومعها محطات الحاويات تعد في ترتيب أدوات التحفيز والتفويل من أهم العناصر المؤثرة على أساليب إدارة الموانئ وتعمل توسعتها.

وسبب ذلك فإن كثيراً من الموانئ سواء أكانت موانئ حاويات أو بها محطة/ محطات حاويات تحورت إلى أفاق زجاجات تحولت سلامة وكفاءة سلسلة أنشطة التوزيع اللوجستي التي تعد محطات الحاويات مكوناً رئيساً فيها.

يبرز من ذلك من حيث الأهمية العلية أن يرقى الإدراك إلى نجاعة توفير محطات الحاويات ولوجيستياتها لأحدث نظم المعلومات وتكنولوجيا الاتصالات بإيجازها أصولاً علمية ومعرفية بالغة الأهمية.

فوق مفاهيم الشؤون وإرتقاء فلابد من إدراك ثقل ضرورة أن تتحول عندنا محطات الحاويات إلى مبدان متقدم لصناعة أرقى أنواع اللوجيستيات (Advanced Logistics Parks) وهذا هو أهم معايير صلاحيتها الدولية.

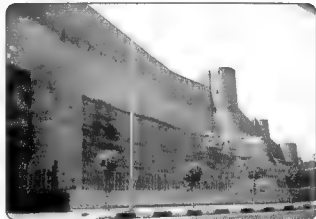
هذا الأمر باتت في مقابله يقع محطات الحاويات إلى مستوى مراكز التوزيع العولية (Distriparks) ومراكز التجارة والتسويق والتوزيع السلمي TDMCS

آثار دولة المماليك الجراكسة في مصر

بـقلم/ هشام السيد أحمداني - باحث في التاريخ والآثار

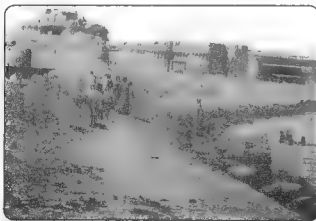


من المعروف أن مصر قد عرفت نظام المماليك في العصر الإسلامي ثلاث مرات فالحرة الأولى عندما استعجلهم إليها الأمير أحمد بن طولون بن بكياك مؤسس الدولة الطولونية بمصر والمرة الثانية عندما استعجلهم الملك الكامل محمد بن العادل ثم الصالح نجم الدين أيوب بن محمد الكامل بن العادل والمرة الثالثة عرفت مصر نظام المماليك البكوات الذين عاشوا في كنف الدولة العثمانية إلى أن قضى محمد علي باشا على زعمائهم في مذبحة القلعة الشهيرة سنة 1811م



والجدير بالذكر أن مجمل حديثنا سيصب على المرحلة الثانية من نظام المماليك وتعرف هذه المرحلة "بمصر سلاطين المماليك" وتتسم إلى يومنا هذا دولة المماليك البحرية بدولة المماليك البرجية أو الجراكسة نسبة إلى بلاد جركس جنوب روسيا "الجركس الجركسي" والجدير بالذكر أن مناطق هذه الدولة إلى جميعهم من بلاد جركس فمنهم الأفريقي (البوناني) ومنهم الروسي ومنهم من أصل أفريقي ولكن الغالب هو العصر الجركسي. وبعد السلطان السعيد المنصور "قلوون" الثاني مؤسس الأول لهذه الدولة الملكية الجركسية إذ أنه أسكن ممالك الجراكسة في أبراج قلعة الجبل (صلاح الدين) فسموا بالمماليك البرجية أو الجراكسة ومن السلطان أن نخل حقيقة عامة وهي أن بعض الأرواح على اعتقاد بأن السلطان بريقق هو أول سلاطين دولة المماليك الجراكسة في حين أن أولهم سلطان يدعى المظفر بيبرس الجاشنكير وهو غير السلطان العظيم الظاهر ركن الدين بيبرس البندقداري الصالحي واليس جاء في أذهانهم نتيجة أن السلطان المظفر بيبرس الجاشنكير هو في حد ذاته دولة المماليك البحرية لا الجراكسة بحكم الزمن الذي حكم فيه (عصر المماليك البحرية) رغم أنه جركسي الجنس وصموياً وبقياً فالعصر فإن السلطان الظاهر سيف الدين بريقق هو - وفقاً للسائد - أول سلاطين هذه الدولة تولى حكم مصر سنة 784 هـ وحكم مصر فترتين وحكم الفترة الأولى ثم أخفق وكان خليفته على مصر وقتها الأمير يلفا التتاري وكان في نزاع مع اسماء بلجاش إلى أن عاد بريقق إلى الحكم واتسم على التتارين وقد أوجب وإذا كان في اسماء بلجاش إلى مصيبيه لأنه قد أثناء خسارته العسكرية أمام منافسيه وما انتصر غير اسمه (أبو إيه) إلى (ج) فخرج هذا هو الذي تسمون به أمير المماليك بعد أن كان خان الخليلي قد بني في مصر بريقق على يد أميره جباركس الخليلي إلا أنه نسب فيما بعد السلطان الغوري الذي جده وأضاف إليه ومن المعروف أن عبد الرحمن بن خلوق كان قد عاصر هذا السلطان وتولى فضائه كما عاصر هذا السلطان الفارزي التتاري الجديد كوبري لك بن تارحي - بل وتلقب في مواقع غير حاسمة على تيور وسرعان ما مات السلطان بريقق هذا الفارس المتمدن الذي شجع التجارة والصناعة وكان على مقدره عسكرية عالية فهو سلطان محارب وفارس ودافع بالبرية التي يصورها المماليك (الفرسان والقاهرة) والتي أعدها له آية السلطان فخرج بناء على وصيته بأن يدفن وسط الصالحين في هذا المكان وجاء من بعده ابنه السلطان التاتار زين الدين أبي السعادات فخرج من بريقق وكان سلطاناً مشرباً الأمثال في القوة العسكرية حكم مصر حتى فترتين عزل في الأولى وجاء عرشاً عنه شقيقه السلطان المنصور عبد العزيز بن بريقق حتى تم عزله وإعادة فرج مرة أخرى وقد تصدى تيور لك واتسم عليه في بادي الأمر ثم ترك فرج ميدان القتال في الشام وعاد إلى مصر ليجود قوة على حكمه وأنتهز به الأمر إلى قتله على يد "المنصور" شيخ المصموريين ووزير المماليك" ودفن بمشرف وقد شيد في مصر الحديثه مكان دفن الصالح بالقرب من باب زويلة وأنشأ خانقاه (مكان يقعد فيه للتصوفة) وهو مسجد خالي من أية عناصر فنية زخرفية وتم تحريف الكلمة إلى خانك (مستشفى الأمراض العقلية) في عصرنا الحالي ثم تولى حكم الخليفة المستعين

بالله ثم السلطان اللؤي سيف الدين شيخ المصموي صاب المسجد المشهور بجانب باب زويلة وكان ينظم الشعر وعلى يد بالقة العربية وقد أنشأ جامعة مكان سجن شمائل الذي سجن فيه وندر الله لو ولد حكم مصر ليقيم جامعة مكان السجن وقد حدث فعلاً وكان ملكاً قويا جليلاً من أكابر سلاطين هذه الدولة ومن بعده ابنه أحمد "الرضيع" ثم السلطان شرف وأبنة الصالح محمد بن طغرل من بعده ومن بعده في الحكم كثيراً ثم جاء السلطان العظيم الأضراف سيف الدين برسيبي الدغالي الذي انتصر على ملك قبرص "جيمس الثاني" وأصبحت قبرص من أملاك السلطان برسيبي وتبع الوزير لاسر حتى نهاية دولة المماليك الجراكسة بل جاء بالملك القبرصي وهو مصنف بأفخايل راكيا في حمار بالوضع العكسي ويطيف به شوارع القاهرة ومثل مرتداً أمام السلطان برسيبي إلى أن أقتضى نفسه والسلطان برسيبي العديد من الساجد والأسيه في شارع الخبز الذين أله بالقاهرة ودفع عتب وفاته بمقبرته بصحراء المماليك وحلفه في الحكم ابنه العزيز جمال الدين يوسف بن برسيبي وجاء من بعده السلطان جليش صاب الفرات البحرية على رؤوس بتشييع من روجه "بنت الباربيز" وكان سلطاناً جليلاً دينياً خيراً ومن بعده حكم مصر أميراً عثمان بن السلطان أبيبال الإفلاحي الأجرد صاحب الخمرسة والدين بصحراء المماليك وكان أمياً ولكه كان حكيماً قوي فذا ثم جاء بعده ابنه اللؤي أحمد ثم السلطان خشقم وكان ليثاً مسلحاً يتزين عصره بالهدوء ثم جاء تيور بأم وليباب ثم السلطان العظيم الأضراف قايتباي صاحب المصن الشهور بالإسكندرية فهو ضمن هنا لأ أوافق على نعت بالقة فهو ليس بالقة بل حصن حربي يحمي وقد ذكرت هذا كثيراً في نواتي مركز الإسكندرية لإبداع ومتحف الإسكندرية وبياتلتهزيون وهذا السلطان قد انتصر على العثمانيين ببايزيد الثاني ولربى حملات تدايية على يد قائمة العظيم "أركيز بن ططخ" صاحب بن الأزبكية ومحمدة - في وقتها وشيد هذا السلطان العديد من المصنوعين ووجد المساجد كجديدة مسجد الحرام والمسجد الثوري والحرم الإبراهيمي في فلسطين وقبة السيد نفيسة والسيدة البهي والأمم الشافعية بمصر - ألغ وحكم مصر قرابة ثلاثين عاماً وكان ملكاً قويا دينياً خيراً عرف بالفرسية وأشد عليه ميله للثق ومصارفه الأملاك لغزوات العسكرية ودفع في مقابر للمماليك بصحراء بالقاهرة وجاء من بعده ابنه محمد ثم قاضيه خشماس ثم قاضيه من قاضيه ثم الأشراف قايتباي قاضيل طوباني إلى أن كان السلطان العظيم قاضيه اللؤي صاحب المصارف المصنفة ونسب إليه في القوية بالقاهرة وقد انتهت بشكل مبدئي دولة المماليك الجراكسة على يد ابنه أمام السلطان سليم الأول 1516 م 992 هـ في مؤلفه مرج دابق ومات تحت سلايك الخيل ولم نعرف له أية مقبرة ولا لقبنة فورايد له وانتقمهم إلى جانب سليم الأول منهم خير كرجان بن الزوالي وهم الذين وثقوا بالسلطان التتالي اللؤي وهو الأضراف طوباني الثاني الذي كان منتصراً على العثمانيين في أول الأمر لولا خيانه من سلف ذكرهم وانتهى الأمر بفرقة طوباني إلى 1517م - 923 هـ فشق طوباني على باب زويلة علماً وبخراً وبذلك انتهت دولة المماليك الجراكسة وأصبحت مصر ولاية عثمانية.



تتخذ إجراءات مشددة لمواجهة ظاهرة سرقة العلامات الملاحية



اللواء بحرى
توفيق أبو جندية

إجراء التنسيق اللازم مع كافة الأجهزة الأمنية المعنية في هذا الخصوص.

وقد طمئن سبيلاته السادة أصحاب الشطوط الملاحية أن عدم إبلاغ الشمنودرات أولاً لا يؤثر على حركة دخول السفن الأمن إلا كما في حالة الموانئ المالية وذلك من خلال عملية الأرباح الأعمى (Blind Pilotage) حيث أن جميع الشمنودرات مزودة بواكس وكبكية تظهر على شاشات الرادار للسفن يفوض مما يمكن من الدخول الأمن للسفن أولاً أو في أحوال الرؤية الرئية .. ويتم بشريا لدخول ويخرج حوالى ألف سفينة منهم 500 سفينة أولاً دون أى مشاكل.

ولكن رغم ذلك إن ثلوثا هيئة الميناء في إتخاذ الإجراءات اللازمة لمواجهة هذه المجموعات الخارجة عن القانون من خلال التنسيق اللازم مع الأجهزة الأمنية المعنية.

صرح السيد اللواء بحرى/ توفيق عبد الحميد أبو جندية رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للميناء الإسكندرية والدخيلة بأنه أعطى اهتماما كبيرا خلال الفترة الماضية لإصلاح وضمان استمرار إضاءة شمنودرات البوايز خلال الفترة الماضية حتى أصبحت تعمل بنسبة 100% حول فترة الشتاء إلا أنه تلاحظ خلال الشهر الحالى وبعد قصص الأحوال الجو مائية سرقت مجموعات الأتارة لمعظم شمنودرات البوايز والتي تتكون من بطاريات وخلايا شمسية وكابلات وفوانيس إضاءة تصل قيمة للمجموعة الواحدة إلى عشرة آلاف جنيه.

وتقيم هيئة الميناء بمساعدة ليرة بمطبات الإصلاح والصيانة والإحلال لضمان استمرار إضاءة الشمنودرات لإلا أن نظراً للزيف المستمر لهذه الأموال قد تم اتخاذ مجموعة من الإجراءات احتواء هذه الظاهرة والتلف عليها بطرق غير تقليدية فحسباً عن

E-mail: lawayer_anbar@yahoo.com

الجزء الرابع والأخير

حماية المنافسة أم حماية الاحتكار

عبد الحميد مرسى عنبر المحامى بالنقض والدستورية العليا وعضو اتحاد المحامين العرب



عشنا مع جهاز حماية المنافسة وتناولنا بالنقد ما نراه ضرورة لمقتضيات تصويب المنهج وحددنا ملامح العمل والإجراءات العملية والقانونية لأسلوب العمل، ولكن الحقيقة أن المحك الأول والأساسى هو التطبيق العملى لهذا الجهاز ليكشف عن هويته وسط محاولات عديدة لفرض الأمر والواقع على زيادة الأسعار ويزاد السخف بالقول بأن تلك الزيادة هي نتيجة زيادة الأسعار العالمية. وهذا غير صحيح علمياً وواقعياً ورائياً كيف واجهت الدولة بسبل من التخفيضات في الجمارك والضرائب وكان الجواب دائماً أنه يتبين قيمة ذلك بعد نفاذ المخزون لدى التاجر والمخزون لا يتنفس والأسعار تزيد والتارق واضح مع من وتحسب من إذا أين دور الجهاز من ذلك ؟

سلحه الرئيسى هو القانون واللجنة التنفيذية وممارساته العملية وعليه أن يعلن بمصرحة ويكل بوضوح الحالات التي يكشف فيها للمنافسة الفسادة وأن يصدى بحسم، أنه يد الدولة التي يعمل عليها الشعب في كشف الغتاب في أحواله قبل أن يستغل الأمر ليمسح الفساد منتشراً فليد من سد منابع الفساد في المبد قبل استغلال الخطر، وعلى الجهاز أن يعلن أنه تترك بعد دراسة ومحصن من ذلك وليس بناء على تعليمات وتوجيهات وطلبات وأخطارات فهل لمجلس الإدارة المنعقد من جموع التجار أن يترك أو يترك الجهاز يترك أوتترك منصفه أم أن الصلحة تقتضى بوجوب.

أن البحث بتكليف لا يقلل من عمل الجهاز بقوة ولكن الذى نريده ونطالب به وأن يكون واحماً لدى الجهاز أن دوره أكبر من ذلك من رقابة المنافسة الفسادة والكشف عنها في المبد من تكليف من أحد ذلك دورة القانوني، ووجب أن يكون دورة في المرحلة القادمة فقد تعلم الباحثين في ظل أجهزة سيادية الدولة وأصبح الآن قدرتهم على خضف تلك الممارك في الأخلاص على المستندات في مقر دار القطرين وهو أمر ليس سهلاً معرضين أنفسهم للخطر والتعديروا وبهذه الورع، كالداء دور الباحثين ويجال الجهاز الشفراء لا يثبثا أنهم على تقدير من السبيلية وأنه لا يوقع جدياً في سبيل أن يكلف عن نفسه يوم مساندة أجهزة الدولة الأخرى ليكشف عن المنافسة الفسادة. فزاد قريباً وأن خسر معركة بشرف دون مساندة أجهزة الدولة أصنع لها مرة من كسب معركة في ظل خطابات رسمية يرقى لها مصالح ليكون الجوان أن أدوة روجية قانونية في يد الآخرين ويوسف تلن بيدها عن موك جهاز مناصف لمناصية الفصح من الفساد ومنع الاحتكار.

كما تكلف الجهاز من حين لآخر للفساد في بعض القطاعات وتناقل الآن ما تم الإصلاح به عبر لصحف القومية الرسمية في صفحة العواطف بجريدة الامام كشف الخبر بتاريخ 2008/1/22 بأن النائب العام بدأ بمسيرة تحديد جلسة ليدع محاكمته المتهمين بعد سؤال 20 مسئلاً بالتسليم في مبلغ أسعار قطاع الاسمنت اليوناندى الهادى رغم استنطار التكلفة وأن هذا الأمر بدأ من الجهاز منذ 16 يراي 2006 حين هلى كتاب وزير التجارة والصناعة يطلب إجراء الدراسات والفحص اللازمة بقطاع الاسمنت للكشف عما إذا كان يوجد ممارسات مشابهة بالمنافسة المرة من عدم.

معنى ذلك أن الجهاز لم يتحرك إلا قبل أن يوجه إليه خطاب ورسمى من الوزير المنقضى فلم يوجد مناهس واحد قدم بلافا عن الممارسات غير الطبيعية للتلاب بالأسعار قبل ذلك ومع ذلك تاراك اللادة 63/11 من القانون كما سبق أن شرحنا - أهدأ قاعدة بيانات ومطويات متكاملة بصورة دائمة بما يقدم عمل الجهاز في كافة المجالات المرتبطة بحماية المنافسة والأقصى من ذلك بتكليف قانوني من للجهاز (إنشاء قاعدة بيانات وإجراء الدراسات والتحقيق) لتكشف الكلفات العاللة (أضرار بالمنافسة) تكليف مباشرة من القانون دون استنطار خطاب ورسمى من سيادة الوزير أو توجيهات من ..

إذا أصبح دور الجهاز السلبى هو الانتظار لمن نظرو الفساد وليس حماية المجتمع وأولا شجاعة الوزير ما كان الجهاز قد تحرك، وأن دولة المؤسسات لا يمكن أن تنتظر أكثر من ذلك، ولا يمكن أن تكون دولة في انتظار شجاعة أحد مهما كان منصبه، وأن الأمر كان يجب على الجهاز وهو وليد أن يتمشى ليثبت وجوده وبالفعل وليس في انتظار تشجيع من أحد أن



جمعية أصدقاء دي ليسبس في زيارة لهيئة قناة السويس

إيماناً بدعم الصداقة المصرية والفرنسية والتاريخية إستقبل السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس - بمكتبه بمبنى الإرشاد بالإسماعيلية السادة أعضاء مجلس إدارة جمعية أصدقاء دي ليسبس وفئة السويس يوم 12,3 يناير 2008 برئاسة مسيو جون بول كالفن الرئيس الشرفي لجمعية أصدقاء قناة السويس والسيدة حرمه، ويرافقه الأمير طوسون والأميرة زوجة / دة/ كوارتز ، ومسيو ارنواراميردى فوراتيني رئيس الجمعية الحالي والكوت دى فوج ، ومسيو فيليب كابرون المسئول عن تصديق لأعمال الخاصة بالجمعية.

شهد اللقاء جولة بحرية بالقناة ، وجولة حرة بمدينة الإسماعيلية ، وفي نهاية اللقاء أعرب الوفد عن مدى إمتنانه بالزيارة وكرم الضيافة وحفاوة الإستقبال من ممثلي هيئة قناة السويس.

ترسانة السويس البحرية ترفع ناقلة البترول POLAR

نجحت شركة ترسنة السويس البحرية بمعد الله وتوفيله في رفع ناقلة البترول POLAR والتي تعد من أكبر السفن التي تم رفعها على الإطلاق بجمهورية مصر العربية حيث يبلغ طولها 303 متر وحمولتها 155 ألف طن وذلك لإجراء أعمال الصيانة الشاملة التي تمت وفقاً للمواصفات العالمية وتحقيق متطلبات السلامة والصحة المهنية مما يعد إنجازاً ومغفرة للشركة وبداً على ما اكتسبته من سمعة طيبة في محيط الترسنات العالمية في عهد سيادة الفريق / أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس.



أكبر ناقلة غاز تعبر قناة السويس لأول مرة

عبرت قناة السويس ناقلة الغاز الطبيعي المسال القطرية DUHAIL في أولى رحلاتها التجارية متجهة إلى إسبانيا حاملة 210 ألف متر مكعب من الغاز الطرقي ، وقد السفينة أكبر ناقلات الغاز الطبيعي المسال في العالم ، وهي باكرية أسطول ناقلات الغاز القطرية الصينية التي يجري بناؤها حالياً بالترسانة الكبرى ، ويبلغ عدد تلك الناقلات 44 ناقلة من بينها 32 ناقلة FLEX - Q سعة 210 ألف متر مكعب و 12 ناقلة Q MAX - سعة 270 ألف متر مكعب مبنية لصالح شركة قطر غاز بهدف نقل الغاز الطرقي إلى أوروبا وأمريكا عبر قناة السويس .

بدأت السفينة رحلتها قادمة من قطر ومتجهة مباشرة إلى إسبانيا عبر قناة السويس - يبلغ طول السفينة 305,57 متراً وعرضها 50 متراً ، وحمولتها 21,92 ألف طن ، ويبلغ غاطسها 40 قدماً ، وحمولتها الصافية لقناة السويس 121667 طن .

وخلال عام 2007 ، بلغ عدد ناقلات الغاز للقطرية العابرة للقناة والتابعة لشركة قطر غاز 185 ناقلة .

هذا وسيحضر من قطر خصيصاً وفد على مستوى عالي برئاسة السيد عبد الله السليطي مدير الإدارة الملاحية بشركة "قطر غاز" إلى هيئة قناة السويس بهذه المناسبة .

407.73 مليون دولار عائدات قناة السويس في فبراير 2008

حققت هيئة قناة السويس خلال شهر فبراير 2008 إيراد قدره 407.73 مليون دولار تعادل 2.24 مليار جنيه مصري مقابل 326.42 مليون دولار خلال شهر فبراير من العام الماضي بزيادة قدرها 81.3 مليون دولار بنسبة 25% ، وقد أصدر قسم الإحصاء إحصائية عن شهرى يناير وفبراير 2008 جاء فيها أن عدد السفن العابرة للقناة بلغ في هذه الفترة 3366 سفينة حمولتها 146.755 مليون طن مسجلة زيادة في أعداد السفن قدرها 266 سفينة بنسبة 7.2% ، وزيادة في الحمولات تبلغ 16.007 مليون طن بنسبة 12.2% ، وذلك مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي 2007 .

وفيما يلي بيان بعدد السفن والحمولات المسجلة خلال شهرى يناير وفبراير 2008 .

- 1368 سفينة حاولت حمولتها الصافية 78.697 مليون طن.
- 560 ناقلة بترول حمولتها الصافية 23.124 مليون طن.
- 592 ناقلة بضائع سب حمولتها الصافية 18.893 مليون طن.
- 317 سفينة بضائع عامة حمولتها الصافية 3.303 مليون طن.
- 304 حاملة (صنادل) - جرارات متحركة - سيارات - حمولتها الصافية 14.263 مليون طن.
- 80 ناقلة غاز طبيعي حمولتها الصافية 7.061 مليون طن.
- 11 ناقلة مشتركة حمولتها الصافية 476 ألف طن.
- 1332 سفينة أنواع أخرى حمولتها الصافية 377 ألف طن.

بمقارنة إحصائية للملاحه في يناير وفبراير 2008 - بمثلتها من نفس الفترة من عام 2007 نجد أن القناة قد حققت زيادة في الحمولات الآتية -

- سفن الحاويات بمقدار 14.308 مليون طن بنسبة 22.2%.
- ناقلات الغاز الطبيعي بمقدار 2.465 مليون طن بنسبة 57.6%.
- حاملات السيارات بمقدار 1.467 مليون طن بنسبة 13.1%.
- سفن بضائع عامة بمقدار 395 ألف طن بنسبة 13.6%.
- سفن أخرى بمقدار 323 ألف طن بنسبة 207.1%.



in the commercial ports

* W = Weighting (100%total) ,
R = Rating (max.=5) , S = Score.

Table (1) Example for Multi Criteria Analysis For The Efficient Berth Selection

According to the multi criteria analysis for the most efficient berth selection, table (1), the final total scores and so the preferring ranks are as follows .

- 1- Caisson quay wall system , with total score equals 370.
- 2- Cellular Cofferdam quay wall system , with total score equals 285.
- 3- Block wall quay wall system , with total score equals 255.

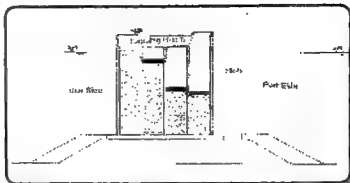


Fig. 1. Perforated Caisson Berth.

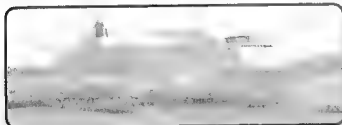
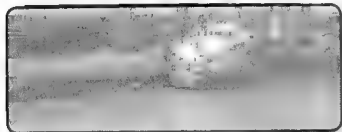
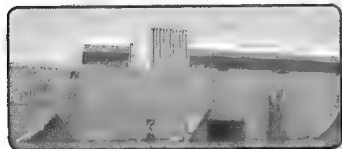


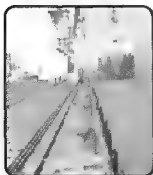
Fig. 2. Passenger Vessels – Ferries Berths



.Fig. 3. Block Wall Berths



.Fig. 4. Vertical Wall Berths



.Fig. 5. Sheet Pile Berths

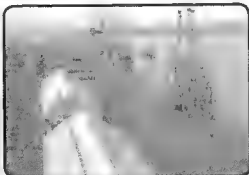
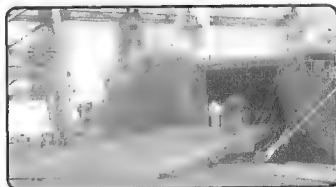


Fig. 6. Strong Relationship
Between both Berth and Yard



Fig. 7. Dedicated Block Berths, Tug Boats



.Fig. 8. Block Wall Berths With RORO Ramps Usage

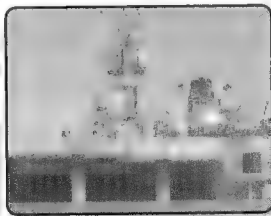


Fig.9. Pile Platform Berth

Different types of berthing facilities

By: Eng. / Mohamed Ramzy Awad
"Coastal & Port Engineer"

1- Berthing facilities in the commercial ports

Berthing facilities in the commercial ports are considered very important for their success. To achieve that target, good selection of the most suitable type, perfect planning and design for the different development phases should be applied. Many types of berthing facilities are existed. The most common in use are sheet pile walls/diaphragms, block walls, piled platforms and caisson berths. The good selection of the suitable berthing depends on many aspects, but mainly on the bottom soil type and water depth. In the following discussion, some explanatory points to be given for some types and bases of selection.

1-1 Caisson Quay Walls

This option is such that bulk of the quay structure is made up of the concrete caisson with sand fill in the compartments. Compartments are necessary in order to float the caisson to its final position and sink by filling the compartments with water. Later, sand is used to replace the water to provide more dead weight on the structure which is necessary for its stability in the final stage of construction. A concrete capping beam would then be built up from the caisson to the final quay level. The beam is used for taking up as well as distributing the bollard pull of the vessel, over a length of the quay wall. It also provides a smooth face against which vessels can berth. Energy absorption is facilitated by a hard fender system or similar. A stone bed can be used as levelling and founding material for the caisson. In the case of a rocky bottom, the caissons can be placed on a gravel layer on the rock bottom. Earth fill behind the structure will reclaim sufficient area for the terminal operations and a surface pavement will be installed to obtain the required safe operations. The caisson berth can be used as a perforated option (Port side). The main advantages of the perforated caisson that it is able to absorb some of the wave energy instead of the full reflection, thus more calmness for the container handling operations can be provided. For the sand filling operations in this option, the filling will be till a level under the final slots in each Compartment, see Fig. (1). Over the sand, a layer of the granular material for the scour protection should be included to protect the sand filling in beneath.

1-2 Cellular/Diaphragm Cofferdam Walls

Cellular cofferdam structures consists of cells formed by interlocking straight web steel sheet piles, placed with their top above water level. The cells are filled with granular material. On top of it can be a solid in situ concrete capping or a reinforced concrete edge retaining wall, which is back filled and the top surfaced. Any soft material under the cells should be removed before their filling to avoid compression of the cells. Normally, the sheet piles of the cells are driven in the sea bed. However, this is not feasible with the rocky bottoms. The main disadvantage of this is that the cell then possess little resistance to the horizontal loads before the internal filling is completed. With using as a quay wall, the wave effect inside the port area is not severe which cause their damage during the construction phase. As a general rule, the effective width of the wall should be not less than 0.80 times the retained height. Sheet piles for cellular walls are of the straight web type to be able to transmit the horizontal tension. A factor of safety of 2.0 on the ultimate interlock strength at the end of the design life should be applied to the maximum working forces.

1-3 Block Walls

Heavy precast mass concrete blocks provide a robust maintenance free structure. The blocks are usually placed to just above LLWL (Lowest Low water level). Above this, an insitu concrete capping is cast up to cope level. The size of blocks used can be chosen to suit the availability of plant. Large blocks will generally prove more economic on large projects when heavy cranes are available, which is the case in container handling operations. Many types of the block wall option are available such as Bonded, Column, Sliced, Open, Arch and Buttress blockworks. Generally, blocks should be robustly proportioned and should be chamfered to minimize spalling and damage during the construction, and due to high pressures in service. Blocks are most commonly solid, but the hollow blocks can be used in some cases. A rubble

base foundation at least 1.00 m thick should normally be provided on top of the foundation stratum. The thickness of this foundation is variable with the hardness of the bottom material. Where practicable, blocks should be placed to within 25 mm of the specified position. For the back face filling, it has to be done in stages to prevent the formation of the voids. Movement joints insitu concrete capping should be spaced at a minimum of three block lengths, at maximum of 15 m to accommodate the thermal stress. This option is considered economical for the small depths of water. Figures 1 through 9 present the most common berthing facilities in the commercial ports.

2- Mooring Bollard System

Generally (For different types of berths), for the Mooring Bollard System, the bollard spacing can vary between 15 and 20m depending on the vessel size and type of quay structure. It is generally preferred to have a bollard located at the end of a regular length of wall section for one bollard per section or symmetrically situated within a section length for two bollards per section. The capping beam assists in distributing these bollard pulls over a section length. For the system of the bollards, the bollard is situated on the capping beam, which transmits the mooring forces to the berth and so to the soil behind.

3- Multi Criteria Analysis For The Most Efficient Berth Selection

Many aspects to be applied in the multi criteria analysis for the good selection of the berthing facility as [Functionality, economics, construction, operational, flexibility and Environmental issues], as presented in table 1. Rating evaluation to be applied as follows: [5 = Very Good, 4 = Good, 3 = Satisfactory, 2 = Fair, 1 = Poor].

Quay Wall	Functionality						Economics			Construction			Operational Flexibility			Environmental Issues		
	Alternative																	
	W	R	S	W	R	S	W	R	S	W	R	S	W	R	S	W	R	S
Caisson Wall	20	4	80	30	3	90	15	4	60	10	4	46	29	4	100	20	3	60
Cellular Cofferdam	20	3	60	30	4	120	15	3	45	10	2	20	25	2	30	20	3	60
Block Wall	20	4	80	30	2	60	15	2	30	10	3	30	25	3	75	20	3	60

بمبادرة شعبية جلية وسابقة من الجمعية الإفريقية (اللجنة القومية للاتحاد الأفريقي) تم تأسيس المجلس الاقتصادي الإفريقي لأول مرة والذي يتخذ من القاهرة مقراً له ليشكل استكمالاً هاماً لدور الجمعية الإفريقية التي كادت في الماضي لتجديد القارة سياسياً من الاستعمار والأن فتتجه لتحقيق التطور والنهضة الاقتصادية للقارة الإفريقية والحصل على جذب الاستثمارات الأجنبية والمستثمرين من جميع أنحاء العالم.



السيد / محمد عبد الغفار
الغرف العام للمجلس الاقتصادي الإفريقي

المجلس الاقتصادي الإفريقي سيمهد الطريق أمام المستثمرين ومدتهم بكافة المعلومات عن الأسواق والتشريعات التجارية والمالية وحواجز الاستثمار ويرد على التساؤلات حول الفرص الاستثمارية المتاحة للتجديدات الجمية والمهددات الفرعية التي تترسب برحاء وأمن واستقرار ورفاهية عيش المواطن الإفريقي بتحقيق التحرر الاقتصادي ومواجهه الآثار الجانبية التي تؤثر على الاقتصاديات النامية بالقارة من تبعات العولمة الاقتصادية وإنعافية التجارة الحرة والعمل على نقل التكنولوجيا وتداولها لتحقيق النهضة الزراعية والصناعية ورفع الكفاءة الإنتاجية من خلال تشجيع المشروعات بين دول القارة ونقل وتبادل الخبرات المتقدمة.

كما سيعرض أيضاً على جذب الاستثمارات البتاءة والفير مقرضة تمويل المشروعات الخدمية المدروسة التي تفضل فائدة القارة من طرق وكبارى ومواصلات وسكك حديدية ووسائل النقل البحري والجوى وتنقية وتطوير مجارى الملاحة النهرية للاستعاضة بها عن النقل البحري للدول الجبسية مؤكداً على أهمية الشراكة بين الدول الإفريقية بعضها البعض وبين الدول الإفريقية وباقي دول العالم ووضع الأسس السليمة لها والقنوات المناسبة لتحقيقها واضعين الهدف الأسمى لنا وهو وصول إلى قارة قوية متحدة تقوم على شراكة حقيقية بين الحكومات وكافة فئات المجتمع المدني وخاصة الرأسمالية الوطنية المخلصه والشباب والنساء بهدف تحقيق التضامن والتلاحم بين شعوبنا.

وتحت إشراف المجلس على الانضمام والتوقيع على بروتوكول اتفاقية الأوامد والشخص بتوحيد الأنظمة والتشريعات المالية ويختلف الدول الإفريقية .

16. توفير مظلة من الضمانات المكمية من مختلف الأنظمة والوكيمات لشرعات المجلس أن تلك التي يبرها ذات لمعاييرها من التيارات والتقليبات السياسية بالمول محل التطبيق حيث يحرص المجلس على جوده التام .
17. القضاء على الفساد وقوائم الإستانات المفروضة على التبادل التجاري بين دول القارة وتنشيط اتفاقيات التجارة التفضيلية وإنشاء اتحاد عام لكاتب تنظيم الصناعات الإفريقية واتحاد لقطاع التجارة .
18. تشجيع الدول الإفريقية على إنشاء بورصات لجذب الإستثمارات وتكريز كوار إدارة هذه البورصات ونقل الخبرة لها من الدول الإفريقية التي سبقها في الأسواق المالية حيث أن عدد البورصات في القارة الإفريقية يصل إلى 17 بورصة فقط منها أربعة بورصات نشطة وهي بورصة القاهرة وبورصة الرباط والمغرب وبورصة بيجينج بحجم تعامل يصل إلى 3.2 مليار دولار بومبا وعلى قيمة 1.5 إلى 1.8 مليار دولار بومبا ببورصة القاهرة .

اللجان والمكاتب الأساسية التي يضمها المجلس

1. لجنة التجارة
2. لجنة الطاقة والطاقة الجديدة والمتجددة
3. لجنة الزراعة والثروة الحيوانية والسمكية والندلجة
4. لجنة البحوث والتطوير
5. لجنة نظم المعلومات
6. لجنة البحوث والتطوير
7. لجنة البحوث والتطوير
8. لجنة البحوث والتطوير
9. لجنة البحوث والتطوير
10. لجنة البحوث والتطوير
11. لجنة البحوث والتطوير
12. لجنة البحوث والتطوير
13. لجنة البحوث والتطوير
14. لجنة البحوث والتطوير
15. لجنة البحوث والتطوير
16. لجنة البحوث والتطوير
17. لجنة البحوث والتطوير
18. لجنة البحوث والتطوير
19. لجنة البحوث والتطوير
20. لجنة البحوث والتطوير

السيد / جوليانا لومومبا نائب الرئيس لوسط أفريق

5 شارع أحمد حشمت ، الزمالك ، القاهرة

Tel: 2735656 - 27359543 - Fax: 27352290

www.african-econ.net

أهداف المجلس :

1. وضع وترويج الأهداف والسياسات التي تحقق تكامل القارة الإفريقية .
2. الإسهام في خلق مستقبل أكثر إزدهاراً للشعب الإفريقي وذلك بتعزيز المشاركة الشعبية والتمويل الاقتصادي .
3. ترويج التضامن الشعبي وخلق الشعور بالمصير المشترك بين مواطني القارة .
4. قامة جميع اقتصادي دول الجوار برفع نفوذ التيارات وتنشيط العلاقات بين المنظمات الاقتصادية والمؤسسات التجارية والمالية في القارات الجنوبية الثلاث (آسيا - إفريقيا - أمريكا اللاتينية)
5. تعزيز التعاون الاقتصادي وتشجيع الاستثمارات بين القارات الثلاث كركيزة أساسية وانطلاقاً للتضامن العالمي .
6. تشجيع حركة التجارة بين الدول الإفريقية ودول العالم الثالث .
7. تنظيم إنتاج المواد الأولية (زراعية - معدنية - حفرية - طاقة)
8. دعم الحفاظ على المخزون الإستراتيجي من مختلف المواد الأولية من خلال مجلس سلمي يقوم بدراسة وتخطيط كميات الإنتاج وبيعها وأسعار السوق طبقاً لجدول موع الإنتاج من السوق ، ويقوم بتوزيع الحصص السوفيسية بين الدول المنتجة مسترشداً بسعر تكلفة النقل من ابدء منطقة إنتاج من الأسواق مما يوازن الحصص الإنتاجية مع الأسعار مع مراعاة فروق القيمة كمعيار أساسي لعطف التوازن بين العرض والطلب .
9. دعم الموارد المعرضة للتفويض بتزويدها إستراتيجياتها .
10. جذب موائد بين المواد الأولية من البترول ومعدن وغيرها من ثروات إعادة إستثمارها بالدول الإفريقية نفسها ودول العالم الثالث حيث إن معظم دول القارة مازالت بكراً وفير إستثمار بها أكبر وعائداتها أقصم ومعدلات التنمية بها أعلى مما يحتم للمردود الاقتصادي المضمون من تلك الاستثمارات .
11. إخراج الدول الجبسية من عزلتها حيث تحصل نسبتها إلى ثلث دول القارة والصل على وضع السياسات التجارية التي تصاعدت على الدول في ظل حكمها من التفتت من خلال جذب رؤوس الأموال الغالية بتوجيهها للإستثمار في النقل والمواصلات والطرق والكبارى وتطوير الجوانب وتطوير الطرق للمحلية النورية ويذكر أن عدد الموانئ التي يزيد عن الملاهي بها من 4 مئتا لا يزيد عن 15 % من عدد دول القارة ومع من أهم معوقات التجارة البينية .
12. جذب إستثمار بنظام (B.O.T) لتلبية البنية الأساسية والمرافق في مختلف دول القارة .
13. التعاون على إنشاء المراكز العلمية والتطبيقية للتكنولوجيا .
14. العمل في مجالات التنمية البشرية ونقل التكنولوجيا المتطورة الكوالتهم والناو تكنولوجيا .
15. دراسة التشريعات في الدول الإفريقية المختلفة ومراجعة القوانين المالية والضريبية والجمركية ومعايير الإستثمار بها العمل على صعيد صياغة إطار موحد لها تتفهم له مختلف دول الإفريقية لتجنب الإزدواج لأشروبي وتشجيع التجارة البينية وتحفيز الإستثمار والتعاون

A R K A S E G Y P T

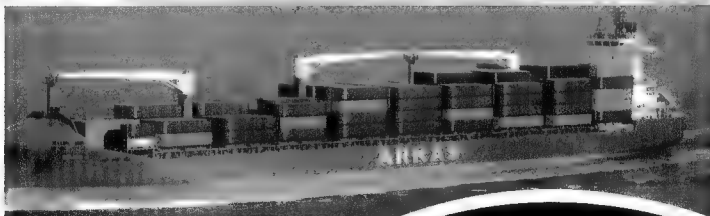


ARKAS

EGYPT

SHIPPING AGENCY

arkas-egypt@arkas-egypt.com



Phones : (00 203) 4875756
4849440
4849450

Fax : (00 203) 4868680

3, Fernand Addah St., El-Messalah, Ramleh Station, Alexandria, Egypt



إيجيبترانس

لخدمات وحلول النقل المتكامل عالمياً

نحن نجعل النقل المتكامل سهلاً وذا تكلفة فعالة للشركات والأفراد



فروع القاهرة: إدارة المبيعات والتسويق، ١٥ شارع أحمد عزائي - برج البردي - المهندسين - ١٢٤١١ أمبيل
تليفون: ٠٢٣٣٤٨٧٨٧، خط (١٢) موبيل، ٠١٢ ٣٩٣٠٠٧٢، فاكس: ٠٢٣٣٤٤٧٨٥ - ٢٣٣٤٥٠٧٦
بريد الكتروني: sales-marketing@egytrans.com.eg

HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.

Loop M

		Yok	Osaka	Bangkok	Yok	Osaka	Singapore	Hong Kong	Shanghai	Ningbo	Shenzhen	Port Klang
EASTBOUND	WH 602	004 E	27-Apr	28-Apr	01-May	08-May	18-May	23-May	28-May	30-May	01-Jun	07-Jun
	WH 603	003 E	04-May	06-May	08-May	13-May	26-May	30-May	04-Jun	08-Jun	08-Jun	14-Jun
	CASTOR	070 E	11-May	13-May	15-May	20-May	01-Jun	06-Jun	11-Jun	13-Jun	15-Jun	21-Jun
	S.F. EXPRESS	030 E	18-May	20-May	22-May	27-May	08-Jun	13-Jun	18-Jun	20-Jun	22-Jun	28-Jun

		Yok	Shanghai	Ningbo	Shenzhen	Hong Kong	Singapore	Port Klang	Bangkok	Osaka	Bangkok	Yok
WESTBOUND	CASTOR	070 W	16-Apr	18-Apr	20-Apr	21-Apr	24-Apr	28-Apr	07-May	11-May	13-May	15-May
	S.F. EXPRESS	028 W	23-Apr	25-Apr	27-Apr	28-Apr	01-May	03-May	14-May	16-May	20-May	22-May
	LYNX	044 W	30-Apr	02-May	04-May	05-May	08-May	10-May	21-May	23-May	27-May	28-May
	S. EXPRESS	026 W	07-May	09-May	11-May	12-May	15-May	17-May	28-May	01-Jun	03-Jun	05-Jun

AMS

		Yok	Osaka	Lyons	Yok	Osaka	Lyons	Yok	Osaka	Lyons	Yok	Osaka	Lyons
AMS	ORCHID	037 E	28-Apr	01-May	03-May	07-May	10-May	18-May	23-May	25-May	27-May	28-May	31-May
	GREEN	067 E	08-May	09-May	10-May	14-May	18-May	26-May	29-May	31-May	02-Jun	03-Jun	06-Jun
	BAMBOO	064 E	13-May	15-May	17-May	21-May	25-May	02-Jun	05-Jun	07-Jun	09-Jun	10-Jun	13-Jun

		Yok	Osaka	Lyons	Yok	Osaka	Lyons	Yok	Osaka	Lyons	Yok	Osaka	Lyons
AMS	GREEN	027 W	13-Apr	14-Apr	15-Apr	17-Apr	19-Apr	22-Apr	02-May	03-May	05-May	08-May	10-May
	BAMBOO	004 W	20-Apr	21-Apr	23-Apr	24-Apr	25-Apr	28-Apr	05-May	06-May	08-May	11-May	13-May

EBX

		Yok	Osaka	Lyons	Yok	Osaka	Lyons	Yok	Osaka	Lyons	Yok	Osaka	Lyons
EBX	S. Express	001 E	23-Apr	17-Apr				08-May	28-May	25-May	29-May		
	H. Renaissance	001 E	26-Apr	02-May	03-May	08-May	11-May	14-May	21-May	01-Jun	04-Jun		
	Compass	018 E	07-May	11-May			21-May		03-Jun	09-Jun	12-Jun		
	BNH Vindian	004 E	13-May	16-May	17-May	23-May	26-May	28-May	04-Jun	10-Jun	13-Jun		

		Yok	Osaka	Lyons	Yok	Osaka	Lyons	Yok	Osaka	Lyons	Yok	Osaka	Lyons
EBX	BNH Vindian	004 W	20-Apr		23-Apr	23-Apr	19-May	13-May	18-May	17-May	23-May		
	Chicago	009 W	04-May		17-May	11-May	24-May	27-May	30-May	31-May	06-Jun		

MED

		Yok	Osaka	Lyons	Yok	Osaka	Lyons	Yok	Osaka	Lyons	Yok	Osaka	Lyons
MED	CHATEAU	011 E	22-May	24-May	27-May	29-May	04-Jun	14-Jun	15-Jun	19-Jun	21-Jun		
	FORTUNE	013 E	23-May	25-May	28-May	29-May	11-Jun	21-Jun	22-Jun	26-Jun	28-Jun		
MED	CHATEAU	011 W	25-Apr	28-Apr	30-Apr	01-May	04-May	06-May	10-May	11-May	15-May	16-May	19-May
	FORTUNE	013 W	05-May	08-May	10-May	11-May	15-May	16-May	20-May	21-May	25-May	26-May	29-May

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office: Tel.: 03 4840680 Fax: 03 4848326 E-mail: hmm@kadmar.com Website: www.kadmar.com

DCHC

DANIELTA CONTAINER & CRANE HANDLING CO.

Don't miss this for the first

Strategic location

Professional staff

Super post panamax quay cranes

Most modern yard equipment

Advanced information system

High productivity and competitive charges

DCHC has begun carrying out ambitious plan since 2006 by supplying two super post panamax quay cranes followed by other two

besides, taking action in making study to increase water depth

along side the terminal quay to be 16m, also, to increase the quay

length to be 1450m.

In addition to state-of-the-art information system

That will support the terminal capacity to reach 1.8 million TEUs.



Tel: +2027 290180 / +2027 290101

Fax: +2027 290777

P.O. Box 14311 Damietta-Egypt

Email: danielta@dchc.com.eg





ونحن نبحث في تنمية ساحل قناة السويس إنفالات.. إنفالات

بمحاذة ساحل قناة السويس الممتد من مدينة السويس جنوباً وحتى مدينة بورسعيد شمالاً هناك مساحة شاسعة من الأراضي بطول 160 كم، هذه المساحة الشاسعة والممتدة بمحاذة أعظم ممر مائي في العالم لم يتم إستغلالها بالشكل الأمثل على الإطلاق حتى هذه اللحظة، فالموقع فريد ولا مثيل له في العالم ' في الجنوب موانئ العين السخنة والأديبة ويورتوفيق وفي الشمال موانئ بورسعيد وشرق التفريعة، ضخم التجارة المتنامي من خلال هذه الموانئ ساعد كثيراً في لفت أنظار العالم إلى هذه المنطقة الواعدة.

ويفعل بدأت الإستثمارات الأجنبية تتحرك بقوة صوب هذه المنطقة، لكن يبدو أنه لا يوجد مخططاً عاماً لتنمية المنطقة الممتدة بطول ساحل قناة السويس، وما دفعني للكثابة حول هذا الموضوع هو الدكتور أحمد جويلي الأمين العام لمجلس الوحدة الاقتصادية العربية ووزير التجارة المصري الأسبق وأحد علماء الاقتصاد المرموقين إكاديمياً وعملياً، كنت أتحدث معه عن المستقبل وعن رؤيته الشاملة للإصلاح، حيث تسأل الدكتور جويلي لماذا لا يتم إستثمار وت تنمية مسافة 160 كم بطول ساحل قناة السويس ؟ قال يجب أن يكون هناك مخطط شامل وسريع للتنمية الشاملة لهذه المنطقة، كما يجب أن تنتبه وسائل الإعلام إلى أهمية دورها في لفت الإنتباه إلى أهمية هذا المشروع، ولذلك فانا أبدأ من خلال هذا المقال أن أتبه وألفت. لأنظار إلى أن مشروعات صلاطة يجب أن تقام وفق مخطط عام في هذه المنطقة، ولنا أن نتخيل لو أن هذا الساحل بهذه المساحة في هذا الموقع في دولة أوروبية مثل مولندا أو أسبوعية مثل سنغافورة أو حتى في دبي أو إسرائيل ... ماذا كانت ستعمل هذه الدول؟ وماذا كانت ستستفيد من مكاسب إقتصادية واجتماعية وسياسية؟ إن إقامة مشروعات مثل بناء وإصلاح السفن وصناعة الحاويات وإصلاحها وإقامة مراكز لتجميع بعض المنتجات وتوزيعها وإقامة صناعات للمنتجات السميكية والذاتية كذلك إقامة سلسلة من الفنادق المتطورة بطول الساحل وإقامة أبنية للبحارة وأطقم السفن وإنشاء بعض النقاط السياحية، وإقامة مؤتمر سنوي على غرار مؤتمر دافوس لدراسة التطورات السنوية لحركة التجارة العالمية، إن إقامة معاهد ومدارس ومراكز بحثية ذات صلة سيكون أمراً حيوياً، إنشاء مراكز لأبحاث الطاقة والبتروكول والنقل البحري والنقل متعدد الوسائط وعلم البحار وخدمة الموانئ سيكون صخراً هاماً من عناصر الجذب للإستثمار في المنطقة، بيد أن البداية يجب أن تكون بإعلان الحكومة المصرية عن رغبتها في تلقي عروض من بيوتات الخبرة الجادة لتقديم دراسات الجدوى والمخططات العامة للتنمية الشاملة بالمنطقة من خلال برنامج متكامل للتعمية ثم يلي ذلك تقسيم ذلك البرنامج إلى مشروعات ويتم الإعلان عن كل مشروع بطريقة منفصلة ليتم إسمان تلك المشروعات إلى كيانات إقتصادية متخصصة يفوض وشفاقية، وخلال فترة لا تتجاوز خمسة سنوات ستكون تلك المنطقة بمثابة ساحل التنمية الأكثر شهرة على مستوى العالم، ويمكن دعوة الشركات العالمية لإقامة مراكز وفروع لها في ساحل التنمية وكذلك يتم إنشاء بورصات متخصصة وكذلك يمكن إقامة منطقة إعلانية مفتوحة، إنني أتخيل أن تصبح تلك المنطقة من أهم المناطق الإقتصادية في العالم فهي منطقة كاشفة لحركة التجارة العالمية ومتابعة لما يدور في كافة أرجاء العالم من التاجية الإقتصادية، إن الحكومة المصرية يجب أن تسرع من خلال وزارة الإستثمار والوزارات المعنية كاتفل والمالية والتجارة والسباحة والبتروكول وغيرها في البدء في هذا المشروع، بيد أن مشروعا كهذا سيكون أكثر نفعاً - خلال هذه المرحلة - من مشروعات مثل توسيكي

فيما يبدو

- ما حدث في مدينة المحلة الكبرى كان بمثابة جرس إنذار للجميع حكومية ومعارضة، فانا لا أعتقد أن تفريق بين الثت والثمين، والجائع والجامل أيضا لا يفرق بين مسؤول وغير مسئول
- الدكتور على مصيلحي كنت دائما أقول أنني لا أعرف وظيفتك ولا أعرف الدور الذي تقوم به في الحكومة ولكن الحمد لله فقد علمت وعلمت مصر كلها وعلم رأس الدولة ماذا كان يصنع الدكتور مصيلحي بالمصريين
- تقسيم القاهرة إلى ثلاثة محافظات كان هو رأى الدكتور عبد الرحيم شحاتة المحافظ الأسبق للقاهرة
- لقاء خالد مشعل وجيسى كارتز بمثابة لقاء تعليمي للأخيار ليس إلا
- حصار غزة يجب ألا يعالج من الناحية الأمنية وحسب
- بعد مسرحية المحليات الشديدة يبدو أن الحزب الوطني يحتاج إلى دراسة أعضاء
- أجريت حوارات مع رؤساء الوزارات السابقين ما عدا الجنوبي وأحمد نظيف.. ترى متى يتم اللقاء بيني وبينهما



الاكتئاب والأزمات النفسية بدون عقاقير

بقلم / وسام غنيم



- تعريف حول مفهوم الاكتئاب - علامات وأعراض الاكتئاب - كيفية التخلص من الاكتئاب
تعتبر مشاعر الحزن من الأحاسيس العادية التي يعاني منها كل شخص لدرجة معينة في حياته. أما الاكتئاب فهو حالة نفسية تشتد فيها الأحاسيس بحيث تؤثر سلباً في النشاطات اليومية والاكتئاب هو أحد أكثر المشاكل الذهنية شيوعاً حيث يصيب الاكتئاب النساء ضعف ما يصيب الرجال وغالباً ما يزول الاكتئاب تلقائياً بعد أيام أو أسابيع قليلة لكنه في حالات أخرى قد يتطلب دعماً ومساعدة متخصصة وقد يحتاج الأشخاص الذين يعانون من كآبه شديدة الدخول إلى المستشفى حتى لا يسببوا الأذى لأنفسهم.

• وبعد أن تعرفنا سريعاً مفهوم الاكتئاب، أه نسلط الضوء إلى :

علامات وأعراض الاكتئاب:

- عدم اليقظة والانتراخ بشكل عام.
- قدنى مستويات النشاط بشكل متواصل.
- وجع الظهر /حزن دائم/ ضعف في الذكاء/ الصداع/ اضطراب المعدة .
- مزاج سيء باستمرار.

- عدم القدرة على مواجهة الصعاب/ الأرق والاستيقاظ مبكراً في الصباح بغضب.
- فقدان الرغبة في ممارسة الجنس.

أسباب الاكتئاب:

- هناك بعض الأسباب التي يمر بها الإنسان التي قد تكون السبب في إصابته بمرض الاكتئاب.
- أثناء الفترات الانتكاسية الكبرى بالحياة . مثل الطلاق أو الانتقال من فترة الرمالة إلى صبي الرشد.

- ضغوط عصبية شديدة
- متاعب ومشاكل مالية
- العيش مع أفراد آخرين من الأسرة مصابين بالاكتئاب.
- فقدان أو وفاة أحد الأبناء المربين مثا .
- الاعتناء بصحة شخص لفترات طويلة .
- مشاكل هرمونية خاصة بعد الولادة .
- ضعف الصحة .
- مشاكل في علاقة بالعمل.

كيفية التخلص من الاكتئاب بدون عقاقير :

بعد أن انتشرت حالات الاكتئاب في الآونة الأخيرة حاول الباحثون التوصل إلى طرق جديدة لعلاج مثل هذه الحالات والمثلل اكتشافها حيث أن تحليل الدم يمكن من خلاله تشخيص التهور العصبي أو الاكتئاب وتعميد ما إذا كان العلاج بالعلاج الهرموني المناسب سيكون ناجحاً أم لا ؟

- وأيضاً الدراسة أنه يوجد بروتين في الدم قد يكون بمثابة مؤشر بيولوجي إلى الانتهاز العصبي الأمر الذي قد يسمح بالتنبؤ سريعاً عن فاعلية العلاج بواسطة العصب الهامة للأصصاب خلال أربعة أو خمسة أيام متتالية الانتكاسة لمدة شهر أو أكثر لتعديد العلاج المناسب.

- وأما الباحث مارك رامبتون المشرقي على الدراسة من جامعة أليوتني إلى الدراسة التي أجريت على أربعة 16 مريضاً مصاباً بالتهور العصبي ولجميع ميل للاكتئاب وقانونها مع أربعة أشخاص مستوفين بدون مديول متعلق بأعراض نفسية أوضحت أن بروتينه " جيه أس ألف" موجودة بنسبة أكبر لدى أمراض المصابين بالاكتئاب أو الانتهاز العصبي في خلايا موجودة في .لم تعرف باسم "طوائف تعندت"

- وأكيد واستبين أن هذه الخلايا مسيكة وزجة وهي إما تسول أو تمنع التواصل بين جزيئات الشفاء وضمان تتسمم هذه البروتينية بين هذه الكتل أو الطوائف العنيفة تتلصق قدرتها على تثبيط التواصل العصبي.

مياه البحر تخلصك من الاكتئاب:

أكدت دراسة علمية حديثة أن الاستحمام في البحر والجوس على شاطئه يساعد على التخلص من الأعراض النفسية والعصبية خاصة أن العلاج في المياه المالحة أحد طرق العلاج المعروف بها في الأمراض الطبية على مستوى العالم.

وقال أحد الباحثين في البحر مكثبات تساعد على التخلص من الأجهاد والأرق وانتهر العصبي الزائد . خاصة أن الموجات الصوتية المختلفة التي تحملها الموجات العديدة والمتنوعة التي تعيق داخل حركة المياه المستمرة . تمنع سيوفيتها وأتملة لها أثرها العلاجي الفعال

الاكتئاب وممارسة الرياضة:

أكدت دراسة علمية حديثة أن التمرينات الرياضية وممارستها بشكل متزايد تعالج الأشخاص الذين يعانون من الاكتئاب وأشارت هذه الدراسة البريطانية إلى أن التمارين الرياضية تساعد الذين يعانون من الاكتئاب من الدرجة المتوسطة وذلك لأنها ترفع من تقديرهم لأنفسهم من خلال تحسين صورة أجسادهم أو تحقيق أهدافهم.

كما أن التمارين الرياضية تساعد على إزارة ألم لحد كيميائي مثل الكدور فيش التي تجعل الإنسان يشعر أنه في حالة أفضل ومن جانبها أوضحت "سيليا ريشارد سين" المجرة بمؤسسة الصحة الطبية أن التمارين يمكنها أن تساعد الناس جسدياً وإحتجاجياً وبيولوجياً وجعلت الدراسة أن عدد الأطباء الذين يقضون بطاقتهم في العلاج بالممارين قد ارتفع بدرجة كبيرة فقبل ثلاث سنوات كان 9614 فقط يرون أن التمارين تمثل علاجاً فعالاً أو فعالاً للغاية بالمقارنة بـ 9616 حالياً.

سحابة الزهوف في العلاج من الاكتئاب:

كشفت دراسة حديثة في جامعة نيو جيرسي الأمريكية عن أن ثلثي باقات الورد والأزهار للفتلة يبعث الإحساس بالسعادة عند الإنسان ويعالج الاكتئاب.

وجاءت نتائج هذه الدراسة من خلال تجارب أجريت على 147 امرأة و (51 رجلاً ممن قدمت لهم بقات الزهور . وتبين أن ذلك كان له تأثيره الإيجابي عليهم . مما ساعد على التخلص من الشعور بالحزن والكآبه.

وكانت دراسة سابقة نشرتها المجلة الدولية للتغذية الرياضية وتروينات الأيض قد أظهرت أن تناول خلاصة جنود الورد قبل ممارسة الرياضة يزيد قوة العمل ويسم بأداء التمرينات لفترة أطول .

الإيحاء علاج طبيعي فعال :

إن الأثر الإيحاءى هو نوع من نوع من إستيعاب ما يسمى بقوة الإيحاء حيث يبدأ خلاله المريض في الشعور بالتحسن لاعتقاده أنه يتلقى العلاج حين أن يعرف أنه علاج وهمي وعنده ما تكون هذه الاستجابات لفترات قصيرة.

وأوضح باحثين من مستشفى رود آيلاند أن بعض المرضى الذين يعانون من اضطراب اكتئابى مشابه للاضطرابات الطبية الأخرى استجابوا للعلاج الإيحاءى.

قائمة بأضمة تمنحك السعادة:

أعلنت دراسة علمية عن وجود أنواع من الأطعمة تمنع المد شعوراً بالسعادة وتقارم الاكتئاب وتشمل هذه الأطعمة أسماك أعماق البحار والوزن والجريب فروت وخض الفصح والسبانخ والكرفس والثوم والقرع والطبيب منقوش العيون والذواج أيضاً .

ولكنك معجبة الأطعمة الطبية العصبية أن هذه الأطعمة تحتوي على العناصر الدفنى "أوميجا 3" وفيتامينات وفيتامين "سي" و "أيه 6" "سيريتونين" الفصح والمهدئ للأصصاب .

الحل السعوى والفعال القريب من الله عز وجل عن طريق

• المحافظة على الصلوات الخمسة والازفال

• الأكل من قراءاة الأدعية .

• القيام بالأعمال الصالحة .

• أشهد نفسك بعمل جميل وقراءة الكتب النافعة .

• أخرج من قلبك الحسد والبغى والبهادء والموادء وردد دائماً الصلاة على النبي عليه الصلوة والسلام

﴿إِنَّ اللَّهَ لَا يَهْدِي الْقَوْمَ الْقَاسِيْنَ﴾



رؤية مصرية :

الأسرة الملكية.. وإزاحة الغبار عن كتب التاريخ المنسية

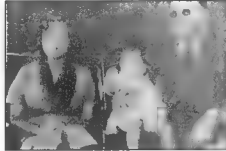
الحلقة الأخيرة

بقلم / ولاء حمزة

تحدثنا في الأعداد الماضية عن العديد من الروايات والمواقف الخاصة بحياة الأسرة الملكية بكل حياد وكانت هذه دعوة من إنترناشيونال لمعرفة الحقيقة مع التأكيد على أهمية البحث والتنقيب عن تاريخ وطننا الحبيب وبما أن الصور أحياناً تكون أبغ من أى كلام فلا يسعنا فى ختام سلسلة حلقاتنا إلا أن نهديك عزيزى القارئ أرشيف يضم أندر الصور الملكية المنسية .



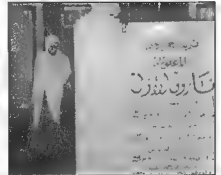
الملكة نازلى
الأم



ولى العهد الأمير أحمد فؤاد مع والديه



الملك فاروق والملكة نازليمان وبنتاه الثلاثة
من الملكة هريدة



صورة لمقبرة الملك فاروق



الملكة نازليمان تتوسط وولديها الأمير أحمد فؤاد
وأكرم النقيب من زواجها الثانى



أحمد فؤاد وأكرم النقيب

46



الهندسية للحاويات

ش.م.م

أنشطة الشركة :

شحن وتفريغ :

مزاولة أعمال الشحن والتفريغ لسفن البضائع العامة والبضائـ

خدمة تشغيل ساحات :

مزاولة أعمال تداول الحاويات والأنشطة المرتبطة بها من أعمال
التحميل والتفريغ والتستيف والنقل والتشغيل بإسـ
تكافة أنواع الحاويات السوداء والبـ

خدمة الحاويات :

- خدمة نظافة وسيطة وإصلاح الحاويات العادية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات الباردة
- خدمة اختبار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة تشييد الحاويات الفـ



www.ship-crew.com

أ. شارع محمد رجب (اتحاد ملاك البستان) خلف فندق ميركوري - سابا باشا - الإسكندرية
تليفون: ٥٨٤٣٣٩٨ (٠٢) تليفون/فاكس: ٥٨٤٢٥٧٨ (٠٢) ص.ب: ٢٢٠ ميدى جابر - الإسكندرية



السيد اللواء بحرى أ.ح
محمد أحمد إبراهيم يوسف
رئيس مجلس إدارة
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى
لحصول سيادته على حكم البراءة
ويشيدون بالقضاء المصرى العادل
ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والسداد والنجاح
ومزيدا من الإنجازات المتميزة للشركات التابعة
فى ظل القيادة الرشيدة
لضخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك

تقرير إعلامي

فى إطار تنفيذ القرار الجمهورى رقم 110 لسنة 2000 بشأن منح رؤساء مجالس إدارات هيئات الموانئ سلطة الإشراف الإدارى على جميع الأجهزة العاملة داخل الموانئ عقد اللواء بحرى/ حسين الهرميل رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط اجتماعاً مع السادة رؤساء الجهات الحكومية العاملة بالميناء وذلك بغرض التنسيق بين تلك الجهات لتسهيل الإجراءات ورفع معدلات الأداء فى كل جهة مما ينعكس على المستوى العام للأداء بالميناء وقد ناقش خلال الاجتماع:

- ضرورة العمل بالجمارك وما قد يصاحبها من معوقات.
- ضرورة العمل بمرع الرقابة على الصادرات والواردات بميناء دمياط وبغالبية.
- التنسيق بخصوص الربط بين الشركات الجديدة بالميناء وبمضى التكيف مع التطورات الحديثة بعد إضافة تلك الكيانات الجديدة القوية للميناء . مثل مشروعى شركة DIPCO وميناكس .. وما تتطلبه تلك المشروعات الجديدة من ربط مع الجهات المختصة بالميناء.

كما ناقش خلال الاجتماع العديد من الموضوعات التى من شأنها دفع العمل وقد انتهى الاجتماع إلى قرار بتشكيل مجموعات عمل من مختلف الجهات لوضع التصور المطلوب للوصول إلى أعلى معدلات أداء وملائمة أية إختناقات المسارات الإدارية والمالية . على أن تجتمع تلك المجموعات بصفة دورية لأداء أعمالها.

عن تقديم الأعمال لمشروع محطة حاويات دمياط الدولية للموانئ لشركة ديبكو

- تم تسليم 985 من المساحة المخصصة لإنشاء المشروع وذلك استعداداً لعمل الأرضية.

- جارى نقل الطريق الرئيسى والمخارق من باقى المساحة المخصصة للمشروع طبقاً للخطط الزمنية والمتابعة حتى يتم تسليمها للشركة لاستكمال باقى المشروع.

- تم عمل الطريق والمقالات الهندسية وسوى ملاقى حول الموقع وذلك البدء فى أعمال إنشاء الرصيف.
- تم عمل الإختبارات التجريبية على عدد 4 خوازيق وعدد 4 شدادات.
- جارى تنفيذ دليل الموانئ للجزء الشمالى والجزء الجنوبى تمهيداً للبدء فى تنفيذ العائط الفرسانى الخاص بالرصيف.
- تم الانتهاء من دق الساتر وعمل الدبول للجزء الجنوبى الغربى وذلك لتثبيت التربة ومنعها من التآكل فى الماء
- تم عمل التجهيزات المؤقتة اللازمة للمشروع من مكاتب إدارية ومعامل ورش.
- جارى توريد المعدات التى تشمل الأرباش العملاقة وأرباش الساحة.
- تم طرح أعمال التثبيت للممر اللامحى إلى 18 متر والعوض إلى 17 متر وسيتم فتح المخرافى والبت خلال أول مارس القادم.
- تم عمل محاكاة لتحديد مرض العوض فى الفترة من 3/23/2008 إلى 3/1/2008





اللواء / مازن نديم

عضو مجلس الإدارة المنتدب

المهندس / محمد مازن نديم

المدير العام وجميع العاملين بها

يتقدمون بخالص التهناني

للسيد اللواء بحرى أ.ح

محمد أحمد إبراهيم يوسف

رئيس مجلس إدارة

الشركة القابضة للنقل البحري والبرى

وأفراد أسرته الكريمة

لحصول سيادته على حكم البراءة

ويشيدون بالقضاء المصرى العادل

وَيَتَمَنُونَ لسيادته دوام التوفيق والسداد والنجاح والتقدم

ومزيداً من الإنجازات والنتائج الجيدة للشركات التابعة

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



عبد العال على

المدير العام والعضو المنتدب - شركة عصفى للشحن الدولي

رئيس لجنة الجمارك والضرائب بشعبة خدمات النقل الدولي

نائب رئيس لجنة الجمارك بجمعية رجال أعمال الإسكندرية

وجميع العاملين

يتقدمون بخالص التهناني

للسيد اللواء بحرى أ.ح

محمد أحمد إبراهيم يوسف

رئيس مجلس إدارة

الشركة القابضة للنقل البحري والبرى

وأفراد أسرته الكريمة

لحصول سيادته على حكم البراءة

ويشيدون بالقضاء المصرى العادل

وَيَتَمَنُونَ لسيادته دوام التوفيق والسداد والنجاح والتقدم

ومزيداً من الإنجازات والنتائج الجيدة للشركات التابعة

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



السيد اللواء
مهدي دراز



رئيس مجلس إدارة هيئة موانئ البحر الأحمر

وجميع العاملين بالهيئة
يتقدمون بخالص التهنئة

للسيد اللواء بحري أ.ح

محمد أحمد إبراهيم يوسف

رئيس مجلس إدارة

الشركة القابضة للنقل البحري والبري

لحصول سيادته على حكم البراءة

ويشيدون بنزاهة القضاء المصري العادل

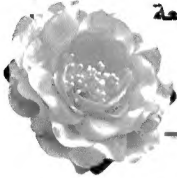
ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والنجاح والتقدم

ومزيداً من الإنجازات والنتائج الجيدة للشركات التابعة

في ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسني مبارك



السيد اللواء أ.ح

إبراهيم محمد صديق

رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء بورسعيد

وجميع العاملين بالهيئة

يتقدمون بخالص التهنئة

للسيد اللواء بحري أ.ح

محمد أحمد إبراهيم يوسف

رئيس مجلس إدارة

الشركة القابضة للنقل البحري والبري

لحصول سيادته على حكم البراءة

ويشيدون بنزاهة القضاء المصري العادل

ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والنجاح

ومزيداً من الإنجازات والنتائج الجيدة للشركات التابعة

في ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسني مبارك



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

www.mscegypt.com

**m
sc
EGYPT**



Daring to be different

Hot Line 19673 (19 MSC)

Head Office: 55 Sultan Hussein St.

Tel: +203 4884000

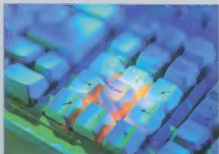
Fax: 203 4884001

Customer Service 203 4884008



From consultation and project management through to systems design, operation and support, AMC provides start-to-finish solutions and a single point of accountability to simplify and improve your business operations.

- Application Service Provider (ASP)
- Port Automation Systems
- E-Commerce Systems
- Infrastructure
- Support Services
- Security Systems



ORACLE CERTIFIED
PARTNER